



## **Esteettömyyden tila**

**Perniön taajaman esteettömyyskartoitus 2003**

**Sisäisiä julkaisuja 37/2003**



**Esteettömyyden tila**  
**Perniön taajaman esteettömyyskartoitus 2003**

**Sisäisiä julkaisuja 37/2003**

ISSN 1457-991X  
TIEH 4000392

Verkkoversio pdf (<http://www.tiehallinto.fi/julkaisut>)  
ISSN 1458-1561  
TIEH 4000392-v

Edita Prima Oy

Julkaisua myy/saatavana:  
Tiehallinto, julkaisumyynti  
Faksi 0204 22 2652  
S-posti [julkaisumyynti@tiehallinto.fi](mailto:julkaisumyynti@tiehallinto.fi)

**Tiehallinto**  
Opastinsilta 12 A  
PL 33  
00521 HELSINKI  
Puhelinvaihte 0204 2211

## TIIVISTELMÄ

Tiehallinto laati vuonna 2002 esteettömyyskartoitusohjeen, jonka avulla tiepiirit ja kunnat voivat selvittää liikkumisympäristön nykyiset puutteet ja keskeiset kehittämistarpeet taajamissa, levähdysalueilla ja linja-autopysäkeillä (Esteettömyyden tila, Ohje esteettömyyskartoituksen tekemiseen tiepiireissä, Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 38/2002). Kartoitusohjeen avulla on keväällä 2003 tehty ensimmäiset taajamateiden esteettömyyskartoitukset kahdessa Turun tiepiirin kunnassa: Piikkiössä ja Perniössä. Molemmat esteettömyyskartoitukset on raportoitu erillisinä julkaisuina, kädessäsi on nyt Perniötä koskeva raportti.

Julkaisut eivät ole malleja siitä, miten esteettömyyskartoitusten tulokset pitää raportoida, vaan niiden tarkoituksena on kannustaa muitakin tiepiirejä ja kuntia kartoitusten tekemiseen antamalla vinkkejä tulosten mahdollisista raportointitavoista ja kartoitusten käytännön suorittamisesta. Ennen kaikkea julkaisujen avulla halutaan kuitenkin nostaa esiin puutteita ja parantamistarpeita, jotka todennäköisesti ovat yleisiä muissakin maamme taajamissa, ja herättää keskustelua keinoista ja toimintatavoista niiden poistamiseksi.

Perniössä esteettömyyskartoituksen avulla haluttiin selvittää, miten vuosina 2000-2002 toteutettu taajamatiesaneeraus on onnistunut esteettömyyden näkökulmasta; onko suuria puutteita jäänyt korjaamatta ja onko saneeraustyössä toteutunut esteettömyysnäkökohdat riittävästi. Tuloksia käytetään hyväksi tulevaisuuden taajamateiden parantamishankkeissa. Samalla pyritään sopimaan siitä, miltä osin esiin nousseet puutteet voidaan vielä korjata.

Perniö on noin 6100 asukkaan kunta, jonka keskusta, Kirkonkylä, sijaitsee noin 25 km Salosta etelään. Keskustan poikki pohjois-eteläsuunnassa kulkeva vanha maantie (Salontie/Lupajantie) on osa historiallista Kuninkaan-tietä. Ydinkeskusta palveluineen keskittyy Salontien ja Lupajantien niiden puolivälistä itään kohti Kemiötä lähtevän Haarlantien varteen. Näiden kolmen tien risteysalue on taajaman ehdoton keskipiste. Torimaisena aukiona hahmottuvan tilan rajaavat liikerakennukset, joiden ovet avautuvat Haarlantien puoleisissa kulmauksissa kaupunkimaisesti suoraan kadunvarren jalkakäytävälle. Keskustan uudemmat liikerakennukset keskittyvät Haarlantien varteen. Muita Kirkonkylän taajamaita ovat keskustasta länteen johtavat Erveläntie ja vuoden 2003 alussa kaduksi muuttunut Asteljoentie.

Kaikki Kirkonkylän taajamatiet ovat toiminnalliselta luokaltaan yhdysteitä. Keskustan tuntumassa nopeusrajoitus on nykyisin 40 km/h, taajaman reunoilla 50 km/h. Keskustassa Salontien, Lupajantien, Haarlantien ja Erveläntien molemmin puolin on kevyen liikenteen väylä. Taajaman reunoilla kevyt-  
väylä on vain tien toisella puolella. Asteljoentien varrelle rakennettiin taajamatiehankkeen yhteydessä kapea reunakivellä erotettu jalkakäytävä.

Kartoituksessa käytiin läpi kaikki suojatiet ja linja-autopysäkit sekä yleisten teiden alikulut. Lisäksi kirjattiin ylös havaitut kulkuväylien ongelmat. Työhön sisältyi myös kuntapalaveri, johon osallistuivat tiepiirin, kunnan ja konsultin edustajat. Palaverin jälkeen tutustuttiin yhdessä vammais- ja vanhusjärjestöjen edustajien kanssa taajamakeskustaan ja sen esteettömyysongelmiin.

Monelta osin Perniössä toteutetut ratkaisut todettiin kohtuullisen hyvin toimiviksi. Jäljelle jääneet esteettömyysongelmat liittyivät useimmiten kulkuväylien ja suojateiden johdattavuuteen sekä linja-autopysäkkien odotustilojen ja niille johtavien kulkuväylien puutteisiin. Lisäksi keskustasta puuttuvat invapysäköintipaikat. Puutteiden edellyttämiä parantamistoimenpiteitä ehdotetaan tehtäväksi hoito- ja ylläpitourakoiden osana sekä linja-autopysäkkien kehittämisen yhteydessä. Nykytilanteen selvästi suurin ongelmakokonaisuus on sisäänkäynti rakennuksiin, joka on usein vaikeaa tai mahdotonta pyörätuolin käyttäjälle. Sisäänkäyntien parantamistarpeita ei kuitenkaan tässä yhteydessä käsitelty enempää.

Keskeisimpinä kysymyksinä, joihin tulisi kiinnittää enemmän huomiota seuraavissa taajamatiehankkeissa, nousivat esiin suojateiden reunakiviproblematiikka, ajoradan reunakivilinjan rakentaminen jatkuvaksi tonttiliittymissä ja hiljaisissa katuliittymissä, jolloin kevyen liikenteen kulkuväylän voi jatkua ilman tasoeroa, sekä tiehen rajoittuvien rakennusten sisäänkäyntien helpottaminen katualueen parantamisen yhteydessä.

## SAMMANFATTNING

Vägförvaltningen utarbetade år 2002 anvisningar för kartläggning av tillgängligheten, med vilkas hjälp vägdistriktet och kommunerna kan utreda de nuvarande bristerna i rörlighetsmiljön och de centrala utvecklingsbehoven i tätorter samt på rastplatser och busshållplatser (Esteettömyyden tila, Ohje esteettömyyskartoitukseen tekemiseen tiepiireissä, Vägförvaltningens interna publikationer 38/2002). Med hjälp av kartläggningsanvisningarna har man under våren 2003 gjort de första tillgänglighetskartläggningarna för tätortsvägar i två kommuner inom Åbo vägdistrikt, Pikis och Bjärnå. Båda tillgänglighetskartläggningarna har rapporterats som skilda publikationer. Den här rapporten gäller Bjärnå.

Publikationerna är inga modeller för hur resultaten av tillgänglighetskartläggningarna skall rapporteras, utan avsikten med dem är att uppmuntra också andra vägdistrikt och kommuner att göra kartläggningar genom att ge tips om olika sätt att rapportera och hur kartläggningarna i praktiken kan göras. Man vill framförallt med hjälp av publikationerna lyfta fram brister och förbättringsbehov som sannolikt är vanliga också i andra tätorter i vårt land och väcka diskussion om metoder och tillvägagångssätt för att avhjälpa bristerna.

Med hjälp av tillgänglighetskartläggningen i Bjärnå ville man ta reda på hur den 2000–2002 gjorda tätortssaneringen har lyckats med tanke på tillgängligheten; har stora brister lämnats oåtgärdade och har tillgänglighetsaspekterna iakttagits i tillräckligt hög grad i saneringsarbetet. Resultaten utnyttjas i kommande projekt för att förbättra tätortsvägarna. Samtidigt strävar man efter att komma överens om till vilka delar de noterade bristerna ännu kan åtgärdas.

Bjärnå är en kommun med cirka 6 100 invånare, vars centrum, Kyrkbyn, finns cirka 25 km söder om Salo. Den gamla landsvägen (Salontie/Lupajantie), som går genom centrum i nord-sydlig riktning, är en del av den historiska Kungsvägen. Kärncentrumet med dess tjänster har koncentrerats intill Salontie och Lupajantie samt Haarlantie, som går österut mot Kimito mitt emellan Salontie och Lupajantie. Korsningsområdet mellan dessa tre vägar är den absoluta mittpunkten i tätorten. Det torglika utrymmet avgränsas av affärsbyggnader, vilkas dörrar öppnas i hörnen vid Haarlantie direkt mot trottoarerna invid gatan på ett stadsliknande sätt. De nyare affärsbyggnaderna i centrum finns invid Haarlantie. Andra tätortsvägar i Kyrkbyn är Erveläntie som går västerut från centrumet samt Asteljoentie som ändrades om till gata i början av 2003.

Alla tätortsvägarna i Kyrkbyn är till sin funktionella klass förbindelsevägar. Hastighetsbegränsningen i centrum är i detta nu 40 km/h och vid tätortens randområden 50 km/h. I centrum finns en gång- och cykelväg på båda sidorna om vägen invid Salontie, Lupajantie, Haarlantie och Erveläntie. På tätortens randområden finns det gång- och cykelväg bara på ena sidan av vägen. Längs Asteljoentie byggdes i samband med tätortsprojektet en smal trottoar som avskiljdes med kantstenar.

Vid kartläggningen gick man igenom alla övergångsställen och busshållplatser samt underfarter under allmänna vägar. Dessutom antecknade man alla problem som observerades i anknytning lederna. I arbetet ingick också ett kommunmöte, som representanter för vägdistriktet, kommunen och konsulten deltog i. Efter mötet bekantade man sig tillsammans med representanter för handikapp- och åldringsorganisationerna med tätortscentrumet och dess tillgänglighetsproblem.

De lösningar som har genomförts i Bjärnå konstaterades fungera relativt bra i många hänseenden. De kvarstående tillgänglighetsproblemen hänförde sig oftast till hur lederna och övergångsställena utgör varandras naturliga fortsättningar samt till bristerna hos utrymmena för väntan vid busshållplatserna och lederna som för till hållplatserna. Dessutom saknas det invaparkeringsplatser i centrum. De förbättringsåtgärder som bristerna förutsätter föreslås vidtas som en del av drifts- och underhållsentreprenaderna samt i samband med att busshållplatserna utvecklas. Den största problemhelheten i nuläget är byggnadernas entréer, vilka ofta är svåra eller omöjliga för dem som använder rullstol. Behoven att förbättra entréerna behandlades dock inte desto mera i det här sammanhanget.

De mest centrala frågorna, som man borde fästa mera uppmärksamhet vid i de följande tätortsprojekten, är problemen med kantstenar vid övergångsställena, att linjen av kantstenar invid körbanan borde fortsätta vid tomtanslutningarna och lågtrafikerade gatuanslutningar, varvid gång- och cykelvägen kan fortsätta utan nivåskillnader, och att göra byggnadernas entréer lättare i samband med att gatuområdet förbättras.



**Keywords:** accessibility, urban area, roads, pedestrian and bicycle path, disabled, survey  
**Category:** 31, 311

## SUMMARY

In 2002 the Finnish Road Administration compiled guidelines for an accessibility study, which assists the Road Districts and municipalities in determining the current deficiencies and development needs of traffic environment in urban areas, at rest areas and at bus stops (The state of accessibility, Guidelines for conducting an accessibility study in the Road Districts, Finnra report 38/2002). The first accessibility studies of urban areas were conducted with the help of the guidelines in the spring of 2003 in two municipalities in the Turku region: Piikkiö and Perniö. A separate report was published of each accessibility study. This report concerns Perniö.

The publications are not examples of how the results of an accessibility study should be reported, but their purpose is to encourage other Road Districts and municipalities to conduct studies by providing hints on possible methods of reporting results and on practical implementation of the studies. Above all, the aim of the reports is, however, to bring forth deficiencies and development needs which are probably also common in other urban areas, and to promote discussion about methods and procedures for eliminating the deficiencies.

In Perniö the accessibility study was used to assess how successful the urban road renovation project completed in 2000-2002 was from the point of view of accessibility; were all major deficiencies corrected and accessibility aspects sufficiently implemented in the renovation. The results will be utilized in forth-coming urban road improvement projects. At the same time, it was agreed to what extent uncovered deficiencies could still be corrected.

Perniö is a municipality with about 6100 inhabitants. The centre of the municipality (Kirkonkylä) is located about 25 km south of Salo. The old highway (Salontie/Lupajantie) passing through the centre in the north-south direction is part of the historic King's Road. The business centre with its services is located along Salontie, Lupajantie, and also along Haarlantie, which runs to east toward Kemiö. The intersection of these three roads is the definite node of the urban area. The space, which resembles a market square is bordered by commercial buildings with doors opening partly directly onto sidewalks along the street. The centre's newer buildings are concentrated along Haarlantie. Other urban roads in the centre of the municipality are Erveläntie, which runs to west from the centre, and Asteljoentie, which was converted into a street in the beginning of 2003.

All roads of Kirkonkylä are functionally classified as connecting roads. The speed limit is 40 km/h near the center and 50 km/h in outer areas. In the centre there are pedestrian and bicycle paths along both sides of Salontie, Lupajantie, Haarlantie and Erveläntie. In the outer areas the pedestrian and bicycle paths only run along one side of the road. A sidewalk separated by a narrow curbstone was constructed along Asteljoentie at the same time when the central urban road was upgraded.

All the pedestrian crosswalks, bus stops and underpasses along public roads were examined. Detected problems of accessibility along the pedestrian routes were recorded. The work also included a meeting, which was

attended by representatives from the Road District, the municipality and consultant. After the meeting the participants became acquainted with the municipality centre and its accessibility problems together with the representatives of the associations of the disabled and the elderly.

In many aspects the solutions implemented in Perniö were functioning quite well. The remaining accessibility problems were most often related to the continuity of pedestrian routes and crossings and problems at bus stops and the routes leading to them. Parking places for disabled drivers were missing in the centre. It was proposed that the improvements required could be implemented as part of maintenance contracts and with the development of the bus stops. The entrances to the buildings constituted the greatest problems with regard to the wheelchair users. Improvement needs of entrances were not, however, discussed further at this time.

The main questions requiring more attention in forthcoming urban road project include the problems associated with pedestrian crosswalk curbstones, construction of continuous curbs along the road at private road junctions and junctions of quiet streets to allow for pedestrian and bicycle paths to continue without steps. Also, improving the accessibility of central buildings is significant when developing the street area.

## ESIPUHE

Kaikille ihmisille sopiva liikkumisympäristö on laadukkaan ja käyttäjäkeskeisen suunnittelun periaate. Itsenäinen liikkumismahdollisuus vaikuttaa keskeisesti ihmisten elämänlaatuun. Se on myös yhteiskunnalle edullista vähentäessään erilliskuljetusten tarvetta. Väestön ikääntymisen myötä keskustelu esteettömyydestä on vilkastunut. Liikenne- ja viestintäministeriön ja Tiehallinnon liikennepoliittisissa linjauksissa onkin painotettu kaikkien ihmisten oikeutta ja mahdollisuutta liikkua: liikennejärjestelmä tulee toteuttaa siten, että myös lapset, iäkkäät ja toimimisesteiset henkilöt suoriutuvat turvallisesti päivittäisistä liikkumistarpeistaan. Tavoitteena on madaltaa kuilua ihmisen heikentyneen liikkumiskyvyn ja esteitä sisältävän ympäristön välillä, jotta kaikki voisivat mahdollisimman pitkään liikkua omatoimisesti ja turvallisesti. Näin liikennesektori vastaa omalta osaltaan yleisiin yhteiskuntapolitiikan haasteisiin, joiden mukaan kunkin hallinnonalan toimintojen tulee soveltua kaikille kansalaisille.

Tiehallinto laati vuonna 2002 esteettömyyskartoitushjeen, jonka avulla tiepiirit ja kunnat voivat selvittää liikkumisympäristön nykyiset puutteet ja keskeiset kehittämistarpeet taajamissa, levähdysalueilla ja linja-autopysäkeillä (Esteettömyyden tila, Ohje esteettömyyskartoituksen tekemiseen tiepiireissä, Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 38/2002, saatavissa sähköisessä muodossa osoitteesta [www.tiehallinto.fi/julkaisut/lista\\_muut.htm](http://www.tiehallinto.fi/julkaisut/lista_muut.htm)). Kartoitushjetta ja erityisesti sen liitettä 2 voi käyttää myös suunnittelun apuvälineenä ja muistilistana liikkumisympäristön esteettömyyteen vaikuttavista tekijöistä. Kartoituksen tekeminen toimii samalla hyvänä käytännön koulutuksena tieympäristön suunnittelijoille ja rakentajille.

Kartoitushjetta laadittaessa testikohteina olivat Turun tiepiirin alueella sijaitsevat Piikkiön ja Perniön taajamat. Esteettömyyskartoitushjeen valmistumisen jälkeen Turun tiepiiri teki päätöksen toimintalinjasta, jonka mukaan ohjetta sovelletaan käynnissä olevien ja tulevaisuudessa käynnistettävien esi-, yleis- ja tiesuunnitelmien laadinnassa sekä erityisesti kuntakohtaisten liikenneturvallisuussuunnitelmien laadinnassa. Rakenteilla olevat kohteet ja valmiit tiesuunnitelmat auditoidaan esteettömyysnäkökulmasta.

Piikkiön ja Perniön koekartoitukset täydennettiin valmiin kartoitushjeen avulla keväällä 2003. Piikkiössä tavoitteena oli tuottaa lähtötietoa taajamatien parantamiseksi käynnistettävää tie- ja rakennussuunnitelmaa varten ja Perniössä kokemusten saaminen jo tehdystä taajamatien saneeraushankkeesta. Molemmat esteettömyyskartoitukset on raportoitu erillisinä julkaisuihin. Kädessäsi on nyt Perniötä koskeva raportti.

Julkaisut eivät ole malleja siitä, miten esteettömyyskartoitusten tulokset pitää raportoida, vaan niiden tarkoituksena on kannustaa muitakin tiepiirejä ja kuntia kartoitusten tekemiseen antamalla vinkkejä tulosten mahdollisista raportointitavoista ja kartoitusten käytännön suorittamisesta. Ennen kaikkea julkaisujen avulla halutaan kuitenkin nostaa esiin puutteita ja parantamistarpeita, jotka todennäköisesti ovat yleisiä muissakin maamme taajamissa, ja herättää keskustelua keinoista ja toimintatavoista niiden poistamiseksi.

Raportin valmistelua ovat ohjanneet Antti Kärki Turun tiepiiristä ja Mervi Karhula Tiehallinnon keskushallinnosta. Konsulttina on toiminut Linea Konsultit Oy, jossa työstä ovat vastanneet Sakari Somerpalo ja Annu Korhonen.

Turussa, syyskuussa 2003

Tiehallinto  
Turun tiepiiri

---

**Sisältö**

1	TYÖN TAUSTA JA TAVOITTEET	14
2	TAAJAMAN KUVAUS	14
3	ESTEETTÖMYYSKARTOITUS PERNIÖSSÄ	16
3.1	Kartoitettu alue	16
3.2	Kartoituksen ajankohta ja kartoitusmenetelmät	17
3.3	Kuntatapaaminen	17
3.4	Yhteenveto todetuista ongelmista	18
4	EHDOTUKSET JATKOTOIMENPITEIKSI	34
5	HUOMIOITA ESTEETTÖMYYSKARTOITUSOHJEESTA JA SEN SOVELTAMISESTA	35
6	LIITTEET	37

## 1 TYÖN TAUSTA JA TAVOITTEET

Liikenne- ja viestintäministeriössä on tekeillä valtakunnallinen esteettömyysstrategia, jossa mm. Tiehallinnon tehtäväksi on annettu esteettömyyden tilan selvittäminen omalla vastualueellaan. Tältä pohjalta on Tiehallinnossa laadittu ohje esteettömyyskartoitusten tekemiseen taajamissa, linja-autopysäkeillä ja levähdysalueilla (Esteettömyyden tila, Ohje esteettömyyskartoituksen tekemiseen tiepiireissä, Tiehallinnon sisäisiä julkaisuja 38/2002.)

Kartoitusohjeen avulla on keväällä 2003 tehty ensimmäiset taajamateiden esteettömyyskartoitukset kahdessa Turun tiepiirin kunnassa: Piikkiössä ja Perniössä. Molemmat esteettömyyskartoitukset on raportoitu erillisinä julkaisuina, kädessäsi on nyt Perniötä koskeva raportti.

Piikkiö ja Perniö olivat myös testikohteina esteettömyyskartoitusohjetta laadittaessa. Tässä työssä on raportoitu ja täydennetty kartoitusohjeen laatimisen aikana kesällä 2002 tehdyt koekartoitukset. Lisäksi työn yhteydessä järjestettiin kuntatapaaminen, jossa kuultiin kunnan edustajien näkemyksiä taajaman esteettömyysongelmista sekä tutustuttiin yhdessä Perniön vanhus- ja vammaisneuvoston edustajien kanssa taajaman keskustaan.

Perniön kirkonkylän taajamatiet on saneerattu vuosina 2000-2001. Perusteena Perniön valinnalle kartoituskohteeksi olikin se, että kartoituksella haluttiin selvittää, miten taajamasaneeraus on onnistunut esteettömyyden näkökulmasta; onko suuria puutteita jäänyt korjaamatta ja onko saneeraustyössä toteutunut esteettömyysnäkökohdat riittävästi. Tuloksia käytetään hyväksi tulevaisuuden taajamateiden parantamishankkeissa. Samalla pyritään sopimaan siitä, miltä osin esiin nousseet puutteet voidaan vielä korjata.

Yhtenä työn tavoitteena on edistää taajamateiden esteettömyyskartoitusten tekemistä laajemminkin kunnissa ja tiepiireissä. Samalla on haluttu nostaa esiin puutteita ja parantamistarpeita, jotka todennäköisesti ovat yleisiä muisakin maamme taajamissa, ja herättää keskustelua keinoista ja toimintatavoista niiden poistamiseksi. Siksi kartoitusten tuloksia on kuvattu tavallista laajemmin. Lisäksi lukuun 5 on kirjattu työn kuluessa havaittuja tarkennustarpeita esteettömyyskartoitusohjeeseen sekä ehdotuksia siitä, miten kartoituksen tekemistä voi tehostaa.

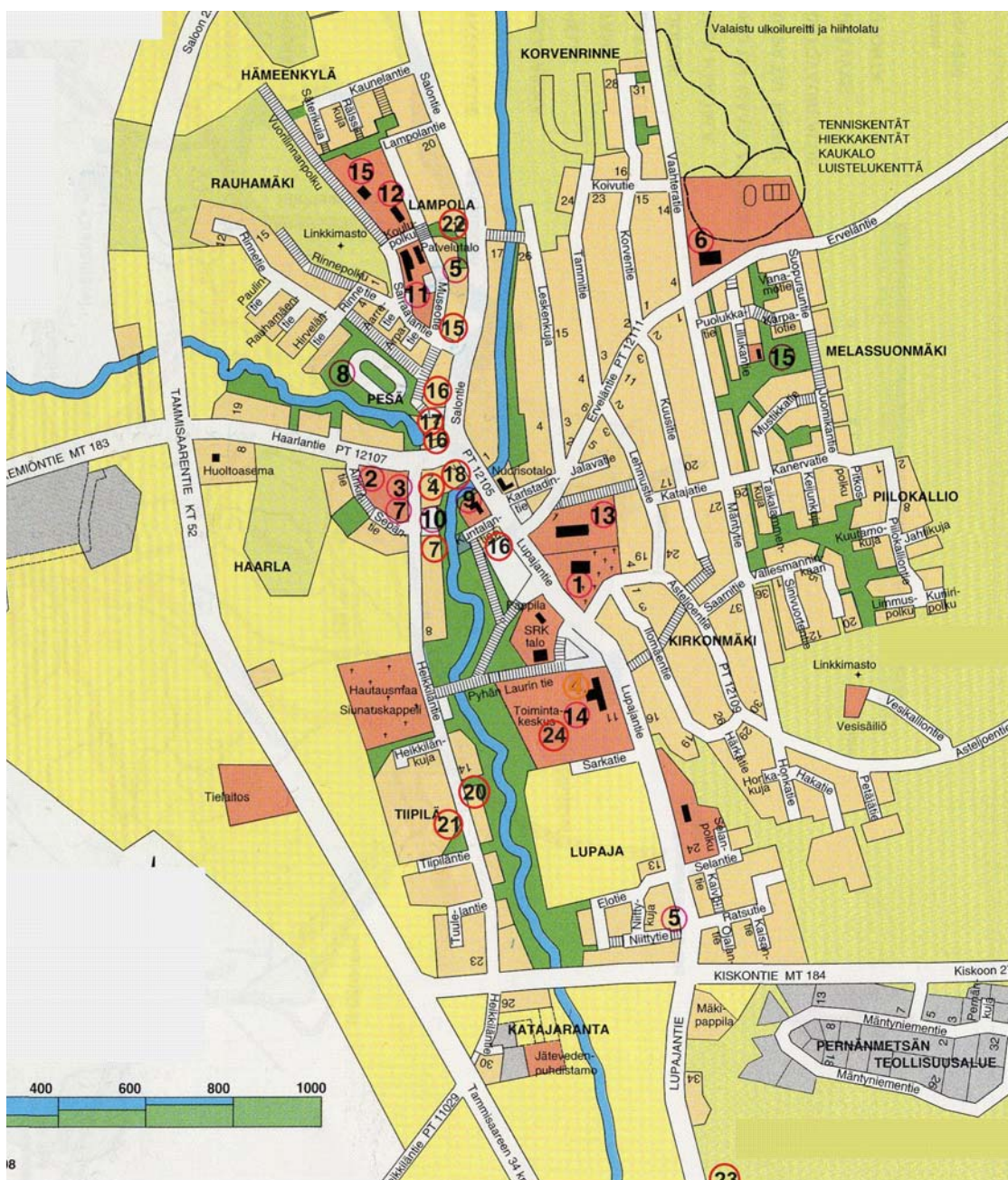
Normaalisti esteettömyyskartoituksen tekeminen ei edellytä tämän julkaisun laajuista raportointia, vaan tärkeintä on tulosten kokoaminen tavalla, joka palvelee tiepiirien ja kuntien käytännön työtä. Myös itse kartoituksen laajuus on harkittava tarkoituksenmukaiseksi.

## 2 TAAJAMAN KUVAUS

Perniön kunnassa on noin 6100 asukasta, joista 20 % on yli 64-vuotiaita. Koko maassa yli 64-vuotiaiden osuus on 15,2 %.

Perniön keskusta, kirkonkylä, sijaitsee kantatien 52 varressa, noin 25 km Salosta etelään Tammisaaren suuntaan. Kantatie kiertää taajamakeskustan

sen länsipuolelta. Keskustan poikki pohjois-eteläsuunnassa kulkeva vanha maantie, joka on osa historiallista Kuninkaantietä, on nykyisin Mellerin-Kovamäen paikallistie 12105. Osoitekartassa paikallistien pohjoisosa on nimeltään Salontie ja eteläpää Lupajantie.



- |   |                 |  |
|---|-----------------|--|
| 1 Kirkko                                | 8 Urheilukenttä | 17 Posti                               |
| 2 Linja-autoasema                       | 9 Kunnanvirasto | 18 Kela                                |
| 3 Apteekki, pankki                      | 10 Tori         | 20 Vanhustentalo                       |
| 4 Kirjasto, päivittäis-<br>tavarakauppa | 11 Terveysasema | 21 Kehitysvammaisten<br>asuntola       |
| 5 Museo                                 | 12 Ala-aste     | 22 Vanhusten palvelutalo               |
| 6 Liikuntahalli                         | 13 Ylä-aste     | 23 Vanhainkoti                         |
| 7 Päivittäistavara-<br>kauppa           | 14 Lukio        | 24 Kehitysvammaisten<br>toimintakeskus |
|   | 15 Päiväkoti    |  |
|   | 16 Pankki       |  |

Kuva 1. Perniön taajamakeskustan tärkeimmät julkiset ja yksityiset palvelut

Perniön ydinkeskusta palveluineen keskittyy Salontien-Lupajantien sekä sen puolivälistä itään kohti Kemiötä lähtevän Haarlantien (Perniön-Pesänsillan paikallistie 12107) varteen. Kirkonkylän taajamateihin kuuluvat myös keskustasta länteen johtavat Erveläntie (Asteljoen paikallistie 12111) ja vuoden 2003 alussa kaduksi muuttunut Asteljoentie (entinen Perniön kirkon pt 12109).

Salontien, Lupajantien ja Haarlantien risteysalue, Pesä, on taajaman ehdon keskipiste. Torimaisena aukiona hahmottuvan tilan rajaavat liikerakennukset, joiden ovet avautuvat Haarlantien puoleisissa kulmauksissa kaupunkimaisesti suoraan kadunvarren jalkakäytävälle. Keskustan uudemmat liikerakennukset keskittyvät Pesän viereen Haarlantien ja Heikkiläntien risteykseen.

Perniön taajamatiet saneerattiin v. 2000. Tavoitteena oli rauhoittaa autoliikennettä, lisätä liikenneturvallisuutta ja parantaa keskustan ilmettä. Suuren muutoksen koki Salontien, Lupajantien ja Haarlantien risteysalue, jossa kaivennettiin ja korotettiin koko liittymäalue, parannettiin pysäköintijärjestelyjä sekä kivettiin ja jäsenneltiin paremmin kevyen liikenteen väylät ja jalankulkualueet. Muualla liikennettä rauhoitettiin mm. suojatie- ja keskisaarekkeilla. Samassa yhteydessä Lupajantien ja Salontien eteläosan vain jalkakäytävänä toimineet kevyen liikenteen väylät muutettiin jalankulku- ja pyöräteiksi.

Alun perin kaikki taajamateiden suojatiet varustettiin viistotulla reunakivellä. Ne osoittautuivat kuitenkin ongelmallisiksi sekä pyöräilijöille että rollaattorin ja pyörätuolin käyttäjille. Korjaustoimenpiteenä lähes kaikki suojateiden reunakivet poistettiin ja muutettiin asfalttiluiskiksi. Viimeisimmät korjaukset tehtiin syksyllä 2001, jolloin suojateiden asfalttiluiskia muutettiin loivemmiksi.

Kaikki Kirkonkylän taajamatiet ovat toiminnalliselta luokaltaan yhdysteitä. Keskustan tuntumassa nopeusrajoitus on nykyisin 40 km/h, taajaman reunoilla 50 km/h. Keskustassa Salontien, Lupajantien, Haarlantien ja Erveläntien molemmin puolin on kevyen liikenteen väylä. Taajaman reunoilla kevyt väylä on vain tien toisella puolella. Lupajantiellä jalankulku- ja pyörätie on pääosin erotettu ajoradasta reunakivellä, samoin Salontien ja Haarlantien ydinkeskustajaksoilla. Muualla jalankulku- ja pyörätien ja ajoradan välissä on viherkaista. Asteljoentien varrelle rakennettiin taajamatiehankkeen yhteydessä kapea reunakivellä erotettu jalkakäytävä.

### **3 ESTEETTÖMYYSKARTOITUS PERNIÖSSÄ**

#### **3.1 Kartoitettu alue**

Kartoituksissa käytiin läpi Lupajantie-Salontie (pt 12105) välillä Kiskontie (mt 1840) - Sairaalanatie sekä Haarlantie (pt 12107) välillä Lupajantie-Tammisäärentie (kt 52).

Näiltä osuuksilta kartoitettiin kaikki suojatiet ja linja-autopysäkit sekä yleisten teiden alikulut. Lisäksi kirjattiin ylös havaitut kulkuväylien ongelmat.



### 3.2 Kartoituksen ajankohta ja kartoitusmenetelmät

Kartoitusohjeen laatimiseen liittyneet koekartoitukset tehtiin 18.-19.6.2002. Koekartoituksia tehtäessä kartoitusohje oli vasta tekeillä ja keskeneräinen. Ohjeen valmistuttua koekartoitusten tuloksia täydennettiin ja tarkennettiin 15.5.2003.

Kartoitus tehtiin käsin esteettömyyskartoitusohjeen lomakkeille, joista Perniössä käytettiin seuraavia lomakkeita: linja-autopysäkki (lp), suojatie (st), ali- ja ylikulkutien ongelmat (ay) sekä kulkuväylän ongelmat (ku). Esimerkkejä täytetyistä lomakkeista on esitetty liitteessä 2.

Koekartoituksessa kartoittajia oli yksi, täydennettäessä kartoitus tehtiin kahden henkilön voimin. Kahden kartoittajan vaihtoehto todettiin paremmaksi. Kahdestaan kartoitus sujuu helpommin ja nopeammin: toinen mittaa ja toinen kirjaa.



*Kuva 2 Kartoitus sujuu parhaiten kun on kaksi kartoittajaa: mittamies ja kirjuri.*

Rakennusten sisäänkäyntejä ei Perniössä kartoitettu kattavasti kartoituslomakkeille, vaan ongelmatyyppejä tarkasteltiin kunnan vammaisneuvoston tekemän auditoinnin pohjalta.

Luvussa 6 on käsitelty tarkemmin esteettömyyskartoituksen käytännön suorittamista sekä esteettömyyskartoitusohjeen soveltamiseen liittyviä suosituksia.

### 3.3 Kuntatapaaminen

Työhön liittyen järjestettiin 10.4.2003 kuntapalaveri, jossa olivat konsultin lisäksi paikalla Turun tiepiirin edustajina liikenneturvallisuusinsinööri Antti Kärki ja kunnan edustajina kunnaninsinööri Jorma Helminen sekä sosiaali-toimenjohtaja Seppo Laitinen. Palaverin jälkeen tutustuttiin yhdessä kunnan edustajien sekä vammais- ja vanhusjärjestöjen edustajien kanssa taajamakeskustaan ja sen esteettömyysongelmiin. Myöhemmin vammaisneuvoston

edustajat toimittivat konsultin käyttöön myös neuvoston kesällä 2002 laatiman auditoinnin eräistä keskustan palvelurakennusten sisäänkäynneistä.

Kunnan edustajia pyydettiin myös merkitsemään kartalle tärkeimmät julkiset ja yksityiset palvelut, joihin tulisi johtaa esteetön reitti. Palvelut on esitetty kuvassa 1. Tärkeimpiä kulkureittejä ovat taajaman yleisten teiden lisäksi Sairaalandtie, Heikkiläntie ja kevyen liikenteen raittina oleva Pyhän Laurin tie. Niitä ei kuitenkaan tämän työn yhteydessä kartoitettu.



*Kuva 3. Maastokäynnillä testattiin järjestelyjen toimivuutta käytännössä.*

Keskustelussa ja maastokäynnillä nousi esille sekä Tiehallinnon että kunnan vastuulla olevia ongelmia. Liikenneympäristön käyttäjille vastuutaholla ei ole merkitystä. Hyödyllisintä olisikin tehdä esteettömyyskartoitus kunnan ja Tiehallinnon yhteistyönä niin, että taajaman kaikki esteettömyysongelmat kartoitettaisiin kerralla. Samalla voitaisiin sopia yhdessä yhteistyötä vaativien ongelmien ratkaisusta.

Keskeisimpinä ongelmakysymyksinä, joihin tulisi kiinnittää enemmän huomiota seuraavissa taajamatiehankkeissa, nousivat esiin suojateiden reunakiviproblematiikka (pääosa taajamatiehankkeen yhteydessä asennetuista reunakivistä poistettiin seuraavana vuonna) sekä tiehen rajoittuvien rakennusten sisäänkäyntien helpottaminen katualueen parantamisen yhteydessä (tasoerojen vähentäminen ja luiskien toimivuus). Molempia kysymyksiä on käsitelty enemmän luvussa 3.4.

### **3.4 Yhteenvedo todetuista ongelmista**

Kartoituksissa ja kuntapalaverissa todetut Perniön taajamakeskustan nykyiset esteettömyysongelmat liittyivät useimmiten kulkuväylien ja suojateiden

johdattavuuteen sekä linja-autopysäkkien odotustilojen ja niille johtavien kulkuväylien puutteisiin. Lisäksi sisäänkäynti rakennuksiin on usein vaikeaa tai mahdotonta pyörätuolin käyttäjälle.

Kartoitusten tulokset on esitetty yksityiskohtaisemmin liitteessä 1. Täytetyt kartoituslomakkeet on dokumentoitu kokonaisuudessaan erilliseen tekniseen kansioon. Liitteessä 2 on esimerkkejä täytetyistä lomakkeista ja liitteessä 3 on koontilomake, johon kartoitusten tulokset koottiin maastotyön jälkeen kartoitetun kokonaisuuden käsittelemiseksi ja yhteenvedon laatimiseksi.

Seuraavassa yhteenvedo kartoituksissa ja kuntatapaamisissa esille nousseista esteettömyysongelmista. Kuvien yhteydessä oleva tunnus viittaa kartoituslomakkeisiin sekä liitteen 1 karttaan ja taulukkoon. Ongelmat ja korjausehdotukset liittyvät aina niitä edeltävään kuvaan.

### Suojatiet ja kulkuväylien ongelmat



Kuva 4. Kohde st 28

Ongelma	Korjausehdotus
<ul style="list-style-type: none"> <li>Keskustassa Lupajantien ja Haarlantien liittymässä liikkeiden pysäköintialueille johtavat tonttiliittymät on rakennettu katuliittymien kaltaisiksi: <ul style="list-style-type: none"> <li>kevyen liikenteen väylä katkeaa liittymän kohdalla</li> <li>suojatie on merkitty suojatiemaalauksella, mutta suojatiemerkkiä ei ole lainkaan tai vain suojatien toisessa päässä</li> <li>suojatie lähtee reunakiven pyöritykseltä</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Tiepiirin tulevien taajamatiehankkeiden yhteydessä tulee pohtia, etenkin tonttiliittymissä ja hiljaisissa katuliittymissä, kumpi kulkee reunakiven päältä, auto vain jalankulkija? Yhtenäinen reunakivinja on jalankulkijan esteettömyyden kannalta <del>keskeistä</del> <b>keskeistä</b></li> <li><del>Reunakivien</del> <b>Reunakivien</b> liittymisiin lisätään puuttuvat suojatiemerkit</li> </ul>





Kuva 5. Kohde ku 12



Kuva 6. Kohde ku 18



Kuva 7. Grillikioskin pysäköintialue (Kohdetta ei ole erikseen kartoitettu)

Ongelma	Korjausehdotus
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Useat tonttiliittymät on rakennettu katuliittymän tapaisiksi ja jalankulkuväylä on laskettu ajoradan tasoon, mutta kohdetta ei ole merkitty erikseen suojatieksi. Taajamatiesaneerauksen yhteydessä asennetut reunakivet on pääsääntöisesti poistettu ja korvattu asfalttiluiskalla.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tonttiliittymissä tulisi ajoradan reunakivilyn olla mieluiten jatkuva ja kevyen liikenteen kulkuväylän jatkua ilman tasoeroa.</li> </ul>



Kuva 8. Kohde st 26

Ongelma	Korjausehdotus
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Johdattavuusongelmia esiintyy paikoitellen liittymissä, suoja- teillä ja pysäköintialueiden yhteydessä.</li> <li>• Suojatien lähteminen pyöristykseltä on hankala myös pyörätuolilla liikkuvalla vinon asfalttiluiskan vuoksi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Johdattavuus otetaan entistä paremmin huomioon tiepiirin tulevissa taajamatiehankkeissa: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Suojatien tulisi lähteä kohtisuoraan reunakivilynään nähden ja sen tulisi alkaa reunakiven suoralta osalta.</li> <li>- Jalankulkuväyliä päät tulee olla suojatien molemmin puolin vastakkain.</li> <li>- Tonttiliittymissä tulisi ajoradan reunakivilyn olla mieluiten jatkuva.</li> </ul> </li> </ul>





Kuva 9. Kohde st 28

Ongelma	Korjausehdotus
<ul style="list-style-type: none"> <li>Suojateiden reunakiviä pidettiin kunnan vanhus- ja vammaisedustajien mielestä huonona ratkaisuna.</li> <li>Liian jyrkät reunakivet ovat yleinen ongelma: pyörillä, pyörätuoleilla yms. kulkeville korkea tai jyrkkä reunakivi on suuri haitta, reunakiven kokonaan puuttuessa taas näkövammainen ei erota jalankulkuväylän ja ajoradan rajaa.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Suojateiden toteutuksessa tulisi tulevaisuudessa taajamatiehankkeissa noudattaa koko taajamassa yhteisiä periaatteita.</li> <li>Valtakunnan tasolla pitäisi miettiä kunnolliset standardiratkaisut taajamaympäristöjen suojateiden toteutukseen.</li> </ul>



Kuva 10. Kohde st 2

Ongelma	Korjausehdotus
<ul style="list-style-type: none"> <li>Muutamilla päätien ylittävillä suojaiteilla nousu suojatieltä jalkakäytävälle on pyörätuolille edelleen liian jyrkkä.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Loivennetaan liian jyrkät kohteet.</li> </ul>



Kuva 11. Kohde st 17

Ongelma	Korjausehdotus
<ul style="list-style-type: none"> <li>Keskisaarekkeella varustetuilla suojaiteilla suojatiemerkki on sijoitettu useimmiten vain keskisaarekkeeseen.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Otetaan huomioon tiepiirin tulevissa taajamatiehankkeissa.</li> </ul>



Kuva 12. Kohde ku 52

Ongelma	Korjausehdotus
<ul style="list-style-type: none"><li>Pitkät jyrkät mäet Erveläntiellä ja Asteljoentiellä ovat pitkälti Perniön mäkisestä maastosta johtuvia ongelmia.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Etenkin Erveläntien jk+pp-tien mäkeen tulee sijoittaa riittävästi penkkejä levähtämistä varten.</li><li>Mäkien talvikunnossapitoon kiinnitetään erityistä huomiota.</li></ul>





Kuva 13. Kohde ku 27



Kuva 14. Kohde ku 34

Ongelma	Korjausehdotus
<ul style="list-style-type: none"><li>Sillan kaide on liian lyhyt joen eteläpuolella ja jyrkkä luiska alkaa heti kevyen liikenteen väylän reunasta. Jyrkkiä luiskia on myös muutamassa muussakin kohdassa.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Jatketaan sillan kaidetta. Muissa ongelmakohteissa rakennetaan kaide tai levennetään piennarta</li></ul>

## Linja-autopysäkit



Kuva 15. Kohde lp 9



Kuva 16. Kohde lp 42

Ongelma	Korjausehdotus
<ul style="list-style-type: none"> <li>Useilta linja-autopysäkeiltä puuttuu odotustila ja jalan-kulkuyhteys pysäkeille on puutteellinen</li> </ul>	<p>Tiepiirin pysäkkien kehittämislinjausten mukaisesti kehitettävien pysäkkien valinta ja parantaminen, mm.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ajoradasta reunakiven avulla korotetun jalkakäytävän ja odotustilan rakentaminen pysäkeille, joilta se nyt puuttuu</li> <li>vanhojen pysäkkikatosten uusiminen</li> <li>aikatauluinformaation lisääminen</li> <li>tarvittaessa polkupyörien pysäköintimahdollisuus</li> </ul>



## Alikulut



Kuva 17. Kohde ay 44, pää A



Kuva 18. Kohde ay 44, pää A



Kuva 19. Kohde ku 45 (ay 44, pää B)

Ongelma	Korjausehdotus
<ul style="list-style-type: none"> <li>Kantatien alikulussa etelään linja-autopysäkille ja kantatien varteen johtavat luiskat ovat liian jyrkät. Tunnelissa on myös riittämättömät näkemät (etenkin B-päässä). Tosin ris-teävää liikennettä ei juuri ole, koska poikittaiset väylät johtavat juuri pysäkeille ja kantatien varteen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Luiskia loivennetaan ja näkemiä parannetaan, jos kantatien varteen rakennetaan kevyen liikenteen väylä. Talvella huolehditaan luiskien riittävästä liukkaudentorjunnasta.</li> </ul>



## Pysäköinti



Kuva 20. Keskustaan tarvitaan invapysäköintipaikkoja.

Ongelma	Korjausehdotus
<ul style="list-style-type: none"> <li>Invapysäköintipaikat puuttuvat taajamakeskustasta.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Salontien ja Haarlantien liittymän vinopysäköintitaskuihin merkitään invapysäköintipaikat. Kunta viestittää keskustan liikeyrityksiä ja huolehtii omista kiinteistöistään (mm. kunnanvirasto).</li> </ul>

## Rakennusten sisäänkäynnit

Pyörätuolin käyttäjän liikkumiselle suurimman ongelman muodostaa useimmiten käynti rakennuksiin. Myös Perniössä useiden keskustan liike- ja palvelurakennusten sisäänkäynnit ovat ongelmallisia pyörätuolilla liikkuvan kannalta. Yleisiin teihin rajoittuvia sisäänkäyntejä ei Perniön taajamatiekartoituksen yhteydessä kartoitettu kattavasti. Tiepiirin tulevien taajamahankkeiden pohjaksi tarkasteltiin esimerkkien avulla sitä, voidaanko sisäänkäyntien ongelmia helpottaa tien parantamisen yhteydessä.



Kuva 21. Taajamatiesaneerauksen yhteydessä pienet sisäänkäyntien tasoerot olisi ollut mahdollista poistaa.

Perniössä kunnan vammaisneuvosto on kesällä 2002 auditoinut osan kes-  
kustan palvelurakennusten sisäänkäynneistä. Auditoinnista tehtyä muistiota  
on käytetty lähteenä tässä raportissa. Myös monissa muissa Perniön julkis-  
ten ja yksityisten palvelujen rakennuksissa, joissa vammaisneuvosto ei  
maastokäyntinsä aikana käynyt, on samoja tai samanlaisia ongelmia.



Kuva 22. Kunnanviraston pääsisäänkäynti

#### Kunnanvirasto

- Kunnanviraston pääsisäänkäynnin jyrkissä rappusissa on pyörätuolilla liikkuvan henkilön ja muidenkin liikuntarajoitteisten henkilöiden mahdo-  
tonta liikkua. Liikuntarajoitteinen henkilö pääsee rakennukseen kunnanvi-  
raston takana olevan luiskan kautta ja hissillä haluttuun kerrokseen. Kou-  
lutoimistoon ja valtuustosalin ei kuitenkaan portaiden vuoksi pyörätuolilla  
päästä.





Kuva 23. Sisäänkäynti Nordea-pankkiin

#### Nordea-pankki

- Nordea-pankin pääovesta vammaisen, pyörätuolia käyttävän henkilön, on vaikea kulkea. Luiska on tehty, mutta soittokello on väärässä paikassa oven saranapuolella ja kääntyminen luiskalta pankkiin on hankalaa. Pankin ovi on pyörätuolia käyttävälle henkilölle kapea ja raskas avata. Pankkisali on ahdas ja tiski on liian ylhäällä.



Kuva 23. Osuuspankin sisäänkäynti

#### Osuuspankki

- Ovi on liian raskas vammaisen henkilön avattavaksi eikä erillistä soittokelloa ei ole. Pääsy pankkisaliin on kuitenkin esteetön. Pankkisali on avara, mutta tiskit ovat pyörätuolissa asioivalle asiakkaalle liian korkealla.



Kuva 24. R-kioski

#### R- kioski

- Pääsy R-kioskiin onnistuu pyörätuolillakin, vaikka ovi on vammaiselle pyörätuoliasiakkaalle vaikea avata ja vaatii avustajan mukana oloa. R-kioskin sisätilat ovat pyörätuoliasiakkaalle ahtaat ja tiski on liian korkealla.



Kuva 27. Sisäänkäynti Kelaan.

#### Kansaneläkelaitoksen toimisto

- Kansaneläkelaitoksen Perniön toimistoon on luiska, jota pitkin pääsee toimiston ovelle, mutta pyörätuoli asiakas ei pääse käyttämään soittokelloa, joka on väärin sijoitettuna oven saranapuolelle.





Kuva 25. Ajoluiska Postille



Kuva 26. Postin sisäänkäynti

#### Posti

- Perniön posti sijaitsee keskustan liikerakennuksessa Lahjakulma nimisen kaupan yhteydessä. Käynti postiin on hankala, sillä kaupan eteen johtavan ajorampin kaltevuus on liian suuri. Liukkaus talvella vaikeuttaa kulkemista lisää. Tosin myös irtokivet ja hiekoitushiekka rampissa voivat aiheuttaa pyörätuolille kulkevalle vaaratilanteita. Postin ovelle pääsee luiskaa pitkin, mutta ulko-oven avaaminen ja postiin pääsy on mahdotonta, sillä pyörätuolin tarvitsemaa kääntötilaa oven edessä ei ole riittävästi. Postin sisätilat ovat liian ahtaat pyörätuolilla kulkien, samoin kuin oppaan kanssa kulkien.

## 4 EHDOTUKSET JATKOTOIMENPITEIKSI

Seuraavassa on esimerkki siitä, miten tarvittavat korjaustoimenpiteet voidaan jaotella niiden toteuttamistavan mukaan.

### Hoidon ja ylläpidon yhteydessä tehtävät työt:

- Erityishuomion kiinnittäminen Erveläntien mäkiosuuden kevyen liikenteen väylän talvikunnossapitoon
- Huolehtiminen suojatiemaalauksien näkyvyydestä
- Invapysäköintipaikan varaaminen ja merkitseminen Salontien ja Haarlantien vinopysäköintipaikkoihin
- Puuttuvien suojatiemerkkien asentaminen kohtiin, joissa se puuttuu kokonaan tai on vain suojatien toisessa päässä
- Kaide tai pientareen leventäminen ja loiventaminen kohdissa, joissa kevyen liikenteen väylän reunalla on jyrkkä luiska
- Perniönjoen sillan eteläpuolisen kaiteen jatkaminen itään jyrkän luiskan kohdalla ympäristöön sopivalla tavalla
- Päätien ylittävien suojateiden päissä olevien liian jyrkkien asfalttiluiskien loiventaminen

### Linja-autopysäkkien kehittäminen

Kehitettävien pysäkkien valinta ja vastuujaosta sopiminen tiepiirin ja kunnan kesken:

- Ajoradasta reunakiven avulla korotetun jalkakäytävän ja odotustilan rakentaminen pysäkeille, joilta se nyt puuttuu
- Vanhojen pysäkkikatosten uusiminen
- Aikatauluinformaation lisääminen
- Tarvittaessa polkupyörien pysäköintimahdollisuus pysäkille

### Kunnan vastuulla olevat parantamistarpeet:

- Levähdyspaikan tarjoavien penkkien sijoittaminen Erveläntien ja Asteljoentien mäkiin kevyen liikenteen väylän / jalkakäytävän sivuun
- Erityishuomion kiinnittäminen Asteljoentien mäkiosuuden jalkakäytävän talvikunnossapitoon
- Huolehtiminen suojatiemaalausten näkyvyydestä kaavateillä
- Invapysäköintipaikkojen merkitseminen kunnan ja liikekiinteistöjen pysäköintialueille yhdessä kiinteistöjen omistajien ja yrittäjien kanssa
- Rakennusten sisäänkäyntien parantaminen yhdessä kiinteistöjen omistajien ja yrittäjien kanssa

### Muuta tulevissa taajamakohteissa huomioon otettavaa

- Tonttiliittymissä ja harkinnan mukaan myös hiljaisissa katuliittymissä ajoradan reunakivilinjan rakentaminen jatkuvaksi, jolloin kevyen liikenteen kulkuväylän voi jatkua ilman tasoeroa.
- Suojateiden sijoittaminen siten, että suojatie lähtee kohtisuoraan reunakiviliinjaan nähden sekä suojatiemerkkien sijoittaminen koko taajamassa

yhtenäisellä tavalla tien reunaan siten, että näkövammaiset voivat liikennemerkkipylvään avulla löytää suojatien sijainnin.

- Tiehen rajoittuvien rakennusten sisäänkäyntien helpottaminen katualueen parantamisen yhteydessä (taserojen vähentäminen ja toimivien luiskien rakentaminen).

## 5 HUOMIOITA ESTEETTÖMYYSKARTOITUSOHJEESTA JA SEN SOVELTAMISESTA

Piikkiöstä ja Perniöstä saatujen kokemusten perusteella maastokartoitus suositellaan tehtäväksi kahden henkilön voimin. Kartoitus sujuu helpommin ja nopeammin, kun toinen tekee tarvittavat mittaukset ja toinen toimii kirjuriina. Samalla epäselvistä tilanteista voidaan keskustella maastossa ja ratkaisu tehdä kahden henkilön arvion pohjalta. Myös tarvittavan välineistön kuljettaminen on helpompaa kahden henkilön voimin.

Erityisesti suojateiden yhteydessä on paljon kirjattavia asioita (ks. kartoitusohjeen suojatielomake ST). Suuri osa niistä on kuitenkin sellaisia, jotka muutaman suojatien harjoittelun jälkeen on kirjattavissa hyvin nopeasti suojatietä silmämääräisesti arvioiden. Jos tiejakson suojatiet ovat toistensa kaltaisia standardiratkaisuja, myös mittausta edellyttävät kohdat on pääosin mahdollista kirjata silmämääräisen tarkastelun perusteella oikeaan hyvyysluokkaan (1-4). Tällöin tarkemman mittauksen teko voidaan harkinnan mukaan jättää kokonaan pois, ainakin jos mittauksen tulos sijoittuisi luokkiin 1-2 (suositusten mukainen tai melko hyvä).

Rakennusten sisäänkäyntien osalta on työn ohjausryhmässä hyvä selkeästi päättää, mitkä sisäänkäynnit mahdollisesti kartoitetaan ja käydäänkö tällöin läpi rakennuksen kaikki sisäänkäynnit, myös pihan puolelta. Pelkkä etuoven kartoitus ei kerro kokonaiskuvaa rakennuksen esteettömyydestä, sillä rakennukseen voi olla järjestetty portaaton sisäänkäynti takakautta. Toisaalta ulko-oven esteettömyys ei vielä merkitse sitä, että jatkoreitti rakennuksen sisällä, edes tuulikaapissa, olisi ongelmaton. Etuoven ja maanpinnan tasoon kirjaaminen muistutukseksi on kuitenkin aina hyvä tehdä silloin, jos taajamassa ollaan tekemässä laajempaa taajamatien parantamista, jonka yhteydessä tien tai reuna-alueiden tasausta on mahdollista muuttaa. Sen sijaan tarkemmat sisäänkäynnin mittojen kartoitukset ovat perusteltuja vain, jos asiaa on tarkoitus käsitellä ja parantaa tässä yhteydessä. Useimmissa kunnissa vammaisjärjestöillä on hyvä käsitys ja jopa valmis lista julkisista ja yksityisistä palvelurakennuksista, joihin pääsyssä on ongelmia. Sisäänkäynnit rakennuksiin –lomakkeeseen olisi hyvä lisätä tieto siitä, mikä rakennus on kyseessä, vaikka sitä ei lomakepohjassa erikseen kysytäkään.

Portaiden kartoituslomake (PO) on tarkoitettu kulkuväylän osana tai esimerkiksi alikulun yhteydessä olevien portaiden kartoittamiseen. Sisäänkäyntien portaiden ominaisuuksia ei taajamatiekartoituksen yhteydessä yleensä ole tarpeen kartoittaa, koska lähtökohtana on, että rakennukseen tulee olla myös portaaton sisäänkäynti. Sisäänkäynnin portaiden tarkempi kartoitus on perusteltua vasta koko rakennuksen esteettömyyskartoituksen yhteydessä. Sen sijaan sisäänkäynnin yhteydessä olevan invaluisikan kartoitus tulee tehdä, jos on sovittu selvitettäväksi, onko sisäänkäynti esteetön (luiskan kartoituslomake LU).

Alikulkukäytäviin johtavien kulkuväylien mahdolliset jyrkkyysongelmat on ohjeistettu kartoittamaan erillisille 'kulkuväylän ongelmat' -lomakkeille. Tämän lisäksi olisi hyvä alikulkulomakkeeseen piirtää kaaviokuva alikulusta ja siihen liittyvistä väylistä. Tähän kaaviokuvaan voi merkitä päät A ja B sekä kulkuväylien mitatut pituuskaltevuudet.

Hyvä lähtökohtana nykyisen ympäristön parantamista pohdittaessa on, että kartoituslomakkeen hyvyysluokkiin 3 ja 4 sijoittuvat kohteet nostetaan raportointivaiheessa esiin ongelmoina. Raja-arvot on kuitenkin syytä harkita tilanteen mukaan kullekin kartoitettavalle tekijälle.

Erityisesti vanhojen linja-autopysäkkien kohdalla eräät kartoituslomakkeen (LP) kriteerit eivät useimmiten täyty – esim. odotustilan reunassa on pelkkä reunakivi ilman huomioraitaa, katos on osittain matalampi kuin suositeltu 2,15 cm tai penkkiä ei ole – ja työn kuluessa onkin päätettävä, mitkä seikat ja millä raja-arvoilla halutaan nostaa ongelmiksi ottaen huomioon parantamismahdollisuudet ja esteettömämpien ratkaisujen tarve pysäkillä (esim. bussikaluston laatu). Pysäkkikatosten ongelmia ei myöskään ole tarpeen yksityiskohtaisesti kartoittaa, jos on jo etukäteen varmasti selvää, että katokset uusitaan.

Tämän työn yhteydessä kartoitusten tulokset on raportoitu tavallista laajemmin. Normaalisti riittää muistiotasoinen yhteenveto tuloksista, kartoituslomakkeet kansioituna sekä valokuvat siten merkittyinä, että ne voidaan yhdistää ao. tienkohtaan. Myös itse kartoituksen laajuus on harkittava kuhunkin käyttötarkoitukseen sopivaksi.

Työn onnistumisen kannalta avainasemassa ovat kuntapalaveri ja yhteinen maastokäynti, joihin osallistuvat sekä tiepiirin, kunnan että paikallisten vammais- ja vanhusjärjestöjen edustajat. Kartoituksessa esiin nousevien parantamistarpeiden priorisointia ei ole mahdollista tehdä pelkästään suunnittelijoiden toimesta, vaan sen tulee pohjautua paikalliseen näkemykseen puutteiden merkittävydestä. Usein kartoituksen tekevät käytännössä konsultin edustajat, joten maastokäynti varmistaa sen, että myös tiepiirin ja kunnan edustajat saavat konkreettisen käsityksen tärkeimmistä ongelmista ja pystyvät siten paremmin hahmottamaan parantamistarpeiden laajuuden ja toteuttamismahdollisuudet. Kuntapalaveri puolestaan toimii samalla avauksena jatkotoimenpiteitä koskeville neuvotteluille tiepiirin ja kunnan kesken.

Tulosten hyödyntäminen edellyttää, että tiedot ongelmista ja parantamishankkeista viedään eteenpäin jatkotoimenpiteistä vastaaville henkilöille tiepiirissä ja kunnassa. Jos on kysymys taajamatien parantamishankkeesta, yksi luonteva tapa on liittää esteettömyyskartoitus tiesuunnitelman laatimisen osaksi. Näin ongelmat ja puutteet välittyvät suoraan suunnitelman tekijälle. Hoito- ja ylläpitourakoiden yhteydessä tehtävät toimenpiteet edellyttävät, että niistä sovitaan urakoiden teettäjien kanssa. Kunnassa kartoituksen tulokset ja toimenpide-ehdotukset on hyvä viedä ainakin tiedoksi ao. lautakuntaan, jotta niiden toteuttamiselle saadaan myös luottamushenkilöiden tuki.

## 6 LIITTEET

Liite 1	Yhteenveto kartoitetuista kohteista
Liite 2	Esimerkkejä kartoituslomakkeista
Liite 3	Koontilomakkeet



## LIITE 1: YHTEENVETO KARTOITETUISTA KOHTEISTA

Kartat ja kartoituslomakkeet on dokumentoitu tarkemmin erilliseen tekniseen kansioon. Esimerkkejä täytetyistä kartoituslomakkeista on esitetty liitteessä 2. Liitteessä 3 on esimerkkituloste koontitaulukosta, johon on koottu kaikki kartoitetut tiedot.

### Lupajantie



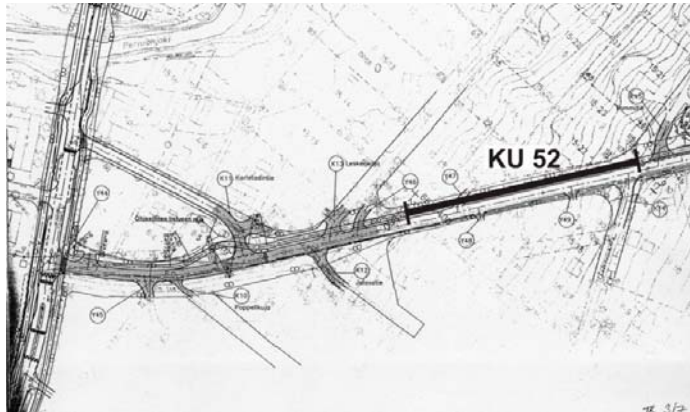
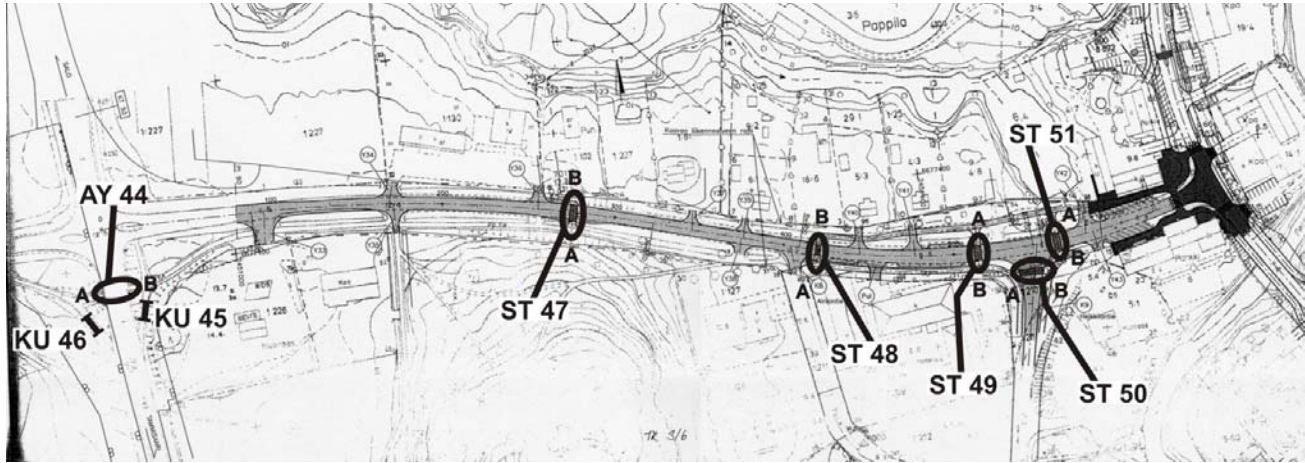
lp = linja-autopysäkki  
st = suojatie  
ay = ali- ja ylikulkutien ongelmat  
ku = kulkuväylän ongelmat

	nro	Kohteen lyhyt kuvaus	Ongelmat
st	1	Ei reunakiveä, keskisaareke ajoradan tasossa	Suojatien kohdalla voimakas sivukaltevuus
st	2	Ei reunakiveä, ei keskisaareketta	Pää A: jalkakäytävän nousu ajoradasta liian suuri
st	3	Ei reunakiveä, ei keskisaareketta	
lp	4	Kulkuväylä odotustilana, ei katosta, reunakivi	
ku	5	Yhdistetty jk+pp-tie	Tonttiliittymä katkaisee kulkuväylän
lp	6	Ei odotustilaa, ei katosta, kulkuväylä pysäkeille osittain, ei reunakiveä	Odotustilana vain nurmipiennar, kevyen liikenteen väylä päättyy ennen pysäkkisyvennystä
st	7	Ei reunakiveä, ei keskisaareketta	
st	8	Ei reunakiveä, ei keskisaareketta	

lp	9	Ei odotustilaa, ei katosta, kulkuväylä pysäkillä osittain, ei reunakiveä	Odotustilana vain kapea piennar, vieressä jyrkkä nurmipiennar, kevyen liikenteen väylä päättyy ennen pysäkkisyvennystä
st	10	Ei reunakiveä, keskisaareke ajoradan tasossa	Suojatiemerkit vain keskisaarekkeessa, jalkakäytävän nousu ajoradasta liian suuri
lp	11	Kulkuväylä odotustilana, ei katosta, reunakivi	
ku	12	Yhdistetty jk+pp-tie	Tonttiliittymä katkaisee kulkuväylän
st	13	Ei reunakiveä, keskisaareke ajoradan tasossa	Suojatiemerkit vain keskisaarekkeessa, pää A: jalkakäytävän nousu ajoradasta liian suuri
ku	14	Yhdistetty jk+pp-tie	Suojatielle johtavalla kulkuväylällä suuri pituuskaltevuus
st	15	Ei reunakiveä, ei keskisaareketta, johdattavuus: kohtisuoraan kulkuväylään nähden, vino asfaltin pyöristykseen nähden	
ku	16	jk-tie	Suuri pituuskaltevuus ja kapea jalkakäytävä
st	17	Ei reunakiveä, keskisaareke ajoradan tasossa	Suojatiemerkit vain keskisaarekkeessa
ku	18	Yhdistetty jk+pp-tie	Tonttiliittymä katkaisee kulkuväylän
lp	19	Kulkuväylä odotustilana, ei katosta, reunakivi	
lp	20	Erillinen odotustila, ei katosta, reunakivi	
st	21	Ei reunakiveä, keskisaareke ajoradan tasossa	
st	22	Ei reunakiveä, ei keskisaareketta	
st	23	Ei reunakiveä, ei keskisaareketta, johdattavuus: kohtisuoraan kulkuväylään nähden, vino asfaltin pyöristykseen nähden	
ku	24	Yhdistetty jk+pp-tie	Asfaltin kuntopuutteita
st	25	Ei reunakiveä, ei keskisaareketta	
st	26	Ei reunakiveä, ei keskisaareketta	Johdattavuusongelma: pää A lievästi vino, pää B, selvästi vino. Pää A: Suojatiemerkki puuttuu
ku	27	Yhdistetty jk+pp-tie	Sillan kaide ei riittävä
st	28	Reunakivi, kivetty suojatien pinta, ei keskisaareketta, liittymä liikkeen pihaan	Suojatiemerkit puuttuvat, johdattavuus: selvästi vino reunakiviliinajaan nähden
st	29	Reunakivi, kivetty suojatien pinta, ei keskisaareketta	Pää A: suojatiemerkki auton tulo-suunnasta suojatien jälkeen.
st	30	Reunakivi, kivetty suojatien pinta, ei keskisaareketta	



st	31	Reunakivi, kivetty suojatien pinta, ei keskisaareketta	Pää A: suojatiemerkki auton tulo-suunnasta suojatien jälkeen.
st	32	Reunakivi, kivetty suojatien pinta, ei keskisaareketta, liittymä liikkeen pihaan	Suojatiemerkit puuttuvat, johdattavuus: pää B selvästi vino reunakivilinjaan nähden, Pää A: reunakivi osittain irronnut
st	33	Ei reunakiveä, keskisaareke ajoradan tasossa	Suojatiemerkit vain keskisaarekkeessa
ku	34		Väylän reunassa jyrkkä pengeri
st	35	Ei reunakiveä, ei keskisaareketta	
ku	36		Jyrkkä pituuskaltevuus
st	37	Ei reunakiveä, ei keskisaareketta	
st	38	Ei reunakiveä, keskisaareke ajoradan tasossa	Suojatiemerkit vain keskisaarekkeessa, pää A: jalkakäytävän nousu ajoradasta liian suuri
lp	39	Kulkuväylä odotustilana, ei katosta, reunakivi	
lp	40	Erillinen odotustila, katos, reunakivi	
st	41	Ei reunakiveä, keskisaareke ajoradan tasossa	Suojatiemerkit vain keskisaarekkeessa, pää A: jalkakäytävän nousu ajoradasta liian suuri
lp	42	Erillinen odotustila (sorapinta), katos, ei reunakiveä, ei kulkuväylää	Katos liian matala, pysäkillä ei johda kulkuväylää
lp	43	Kulkuväylä odotustilana, ei katosta, ei reunakiveä	Pysäkkimerkki puuttuu

**Haarlantie, Erveläntie**

ay 44	Yhdistetty jk+pp-tie, alikulku kt 52 ali.	Näkymät huonot etenkin päässä B. Risteävää liikennettä ei kuitenkaan juuri ole.
ku 45	Yhdistetty jk+pp-tie	Jyrkkä pituuskaltevuus väylällä alikulun B-päästä etelään, väylä johtaa kt 52:n varteen, johon väylä päättyy.
ku 46	Yhdistetty jk+pp-tie	Jyrkkä pituuskaltevuus väylällä alikulun A-päästä etelään, väylä johtaa vain pysäkillä.
st 47	Ei reunakiveä, keskisaareke ajoradan tasossa	
st 48	Ei reunakiveä, ei keskisaareketta	
st 49	Ei reunakiveä, keskisaareke ajoradan tasossa	Pää A: suojatiemerkki valaisinpylväässä
st 50	Ei reunakiveä, keskisaareke ajoradan tasossa	
st 51	Ei reunakiveä, keskisaareke ajoradan tasossa	Pää B: suojatiemerkki valaisinpylväässä
ku 52	Yhdistetty jk+pp-tie	Erveläntien pitkä mäki, 10-11%

## LIITE 2: ESIMERKKEJÄ KARTOITUSLOMAKKEISTA

Suojatiellä st 2 (kuva 10, s. 21) pään A luiska on liian jyrkkä pyörätuolilla liikkuvalla.

**Suojatie**  
Kunta: Pernio

Lomakkeen nro: ST 02

Kohde: Lupajantie

Liittyy lomakkeisiin:

Pvm: 180602/150503

Kartta nro:

Kartoittaja: LV / AK

Kuva nro:

ST 1/2

**OHJE:**  
- Merkitse mitaustulos ja ympäristö oikea luvulla  
- Yleistieto tummennettu

		mittaus- tulos	hyvä, suositusten mukainen		huono, korjattava pikaisesti	Korjausehdotus, huomautus (esim. valokuvan nro, vastuutaho)
			1	2		
<b>Suojatietyyppi</b>			1. korotettu	2. korotamaton	3.	4.
<b>Pyörätie</b>			1. eroteltu	2. yhdistetty	3. vain jalankulku	
<b>Ylitettävä tie</b>						
<b>Nopeusrajoitus</b>			1. 30-40 km/h	2. 50 km/h tai liikennevalo	3. 60 km/h, ei liikennevalo	4. 70 km/h tai enemmän, ei liikennevalo
<b>Ylitettävän tien väistämisevohollisuus</b>			1. väistämisevohollinen liittymähaara	2. tasa-arvoisen liittymähaara	3. etuajo-oikeutettu tie	4. suojatie ei liittymässä
<b>Kaistamäärä (suunta1+suunta2)</b>		<u>1+1</u>				
<b>Suojatien pinta</b>						
<b>Pinnan tasaisuus ja kunto</b>			1. tasainen ja ehjä	2. jonkin verran epätasaisuutta tai vaurioita	3. runsaasti epätasaisuutta tai vaurioita	4. erittäin epätasainen tai vaurioitunut
<b>Pintamateriaali</b>			1. asfaltti	2. betonikivi tai -laatta	3. luonnonkivi	4. hiekka, sora, murske tai muu
<b>Suojatiemerkintä</b>						
<b>Toteutettu erivälisellä kiveyksellä</b>			1. hyvin havaittavissa	2. heikosti havaittavissa		
<b>Toteutettu maalauksella</b>			1. hyvin havaittavissa	2. havaittavissa, mutta kulunut	3. heikosti havaittavissa	4. kulunut kokonaan tai puuttuu
<b>Suojatien johdattavuus (merkitse päät A ja B karttaan)</b>	<b>Pää A</b>		1. kohtisuoraan lähtevä	2. lievästi vino tai osittain pyöristyksestä lähtevä	3. selvästi vino tai kokonaan pyöristyksestä lähtevä ja ohjaava materiaali	4. selvästi vino tai kokonaan pyöristyksestä lähtevä, ei ohjaavaa materiaalia
	<b>Pää B</b>		1. kohtisuoraan lähtevä	2. lievästi vino tai osittain pyöristyksestä lähtevä	3. selvästi vino tai kokonaan pyöristyksestä lähtevä ja ohjaava materiaali	4. selvästi vino tai kokonaan pyöristyksestä lähtevä, ei ohjaavaa materiaalia
<b>Liikennevalo</b>						
<b>Onko jalankulkijoille liikennevalo?</b>			1. kyllä	2. ei		
<b>Onko se varustettu äänimerkillä?</b>			1. kyllä	2. ei		
<b>Onko painonappi?</b>			1. kyllä	2. ei		
<b>Painonapin korkeus</b>			1. 0,8-1,1 m	2. alle 0,8 m		4. yli 1,1 m
<b>Pääseekö pyörätoilla painonapin viereen?</b>			1. kyllä			4. ei
<b>Suojatien leveys (m)</b>		<u>3</u>				
<b>Suojatiemerkkien sijainti</b>						
<b>Pää A</b>	mitta a (m)	<u>0,8</u>				
	mitta b (m)	<u>2,3</u>				
<b>Pää B</b>	mitta a (m)	<u>1,3</u>				
	mitta b (m)	<u>3,5</u>				

**Reunakivet**

		1	2	3	4
<b>Suojatien pää A: reunakivi</b>		1. koko suojatien leveydeltä reunakiveton	2. osittain reunakiveton	3. koko suojatien leveydeltä reunakivellinen	
<b>Reunakiven materiaali</b>		1. ei reunakiveä	2. betonikivi	3. luonnonkivi	4. muu, mikä:
<b>Jalankulkukohdan reunakiven tai asfalttikynnyksen korkeus (a) f)</b>		<u>2 cm</u>	1. 3-4 cm	2. 1-2 cm <b>taikka</b> 5 cm tai enemmän, vieressä pyörätoilla soveltuva matalampi kohta	3. 0 cm
<b>Jalikäytävän nousu ajoradasta 30 cm:n etäisyydellä (b) f)</b>		<u>8 cm</u>	1. 5 cm	2. 6-7 cm	3. 8 cm tai enemmän
<b>Suojatien pää B: reunakivi</b>		1. koko suojatien leveydeltä reunakiveton	2. osittain reunakiveton	3. koko suojatien leveydeltä reunakivellinen	
<b>Reunakiven materiaali</b>		1. ei reunakiveä	2. betonikivi	3. luonnonkivi	4. muu, mikä:
<b>Jalankulkukohdan reunakiven tai asfalttikynnyksen korkeus (a) f)</b>			1. 3,0-4,0 cm	2. 1-2 cm <b>taikka</b> 5 cm tai enemmän, vieressä pyörätoilla soveltuva matalampi kohta	3. 0 cm
<b>Jalikäytävän nousu ajoradasta 30 cm:n etäisyydellä (b) f)</b>		<u>~0 cm</u>	1. 5 cm ( <b>trinalli</b> )	2. 6-7 cm	3. 8 cm tai enemmän
<b>Keskisaareke</b>		1. on	2. ei		
<b>Keskisaarekkeen odotustila</b>		1. ajoradan tasossa, poikkeava pintamateriaali	2. ajoradasta reunakivellä korotettu	3. ajoradan tasossa, ei materiaali	
<b>Keskisaarekkeen leveys</b>		1. yli 2 m		3. alle 2 m	
<b>Keskisaarekkeen pää A: reunakivi</b>		1. koko suojatien leveydeltä reunakiveton	2. osittain reunakiveton	3. koko suojatien leveydeltä reunakivellinen	
<b>Reunakiven materiaali</b>		1. ei reunakiveä	2. betonikivi	3. luonnonkivi	4. muu, mikä:
<b>Jalankulkukohdan reunakiven tai asfalttikynnyksen korkeus (a) f)</b>		1. 3,0-4,0 cm	2. 1-2 cm <b>taikka</b> 5 cm tai enemmän, vieressä pyörätoilla soveltuva matalampi kohta	3. 0 cm	4. 5 cm tai enemmän, ei matalampaa kohtaa vieressä
<b>Jalikäytävän nousu ajoradasta 30 cm:n etäisyydellä (b) f)</b>		1. 5 cm	2. 6-7 cm		4. 8 cm tai enemmän
<b>Keskisaarekkeen pää B: reunakivi</b>		1. koko suojatien leveydeltä reunakiveton	2. osittain reunakiveton	3. koko suojatien leveydeltä reunakivellinen	
<b>Reunakiven materiaali</b>		1. ei reunakiveä	2. betonikivi	3. luonnonkivi	4. muu, mikä:
<b>Jalankulkukohdan reunakiven tai asfalttikynnyksen korkeus (a) f)</b>		1. 3,0			



ST 1/2

Suojatie		Kohde:	Pvm:	Kartoittaja:	
Kunta: Pernio		Lupajantie	180602 / 150503	LV / AK	
Lomakkeen nro: ST 26		Liittyä lomakkeisiin:	Kartta nro:	Kuva nro:	
<b>OHJE:</b> - Merkitse mittausulos ja ympyröi oikea luokka - Yleistieto tummennettu					
<b>mittaustulos</b>		<b>hyvä, suositusten mukainen</b>		<b>huono, korjattava paikaisesti</b>	<b>Korjausehdotus, huomautus, (esim. valokuvan nro, vastuutaho)</b>
		1	2	3	4
Suojatietyyppi		1. korotettu	2. korotettamaton		
Pyörätie		1. erotettu	2. yhdistetty	3. vain jalankulku	
Yllitettävä tie					
Nopeusrajoitus		1. 30-40 km/h	2. 50 km/h tai liikennevalo	3. 60 km/h, ei liikennevaloja	4. 70 km/h tai enemmän, ei liikennevaloja
Yllitettävän tien väistämisevelloisuus		1. väistämisevelloinen liittymähaara	2. tasa-arvoisen liittymähaara	3. etuajo-oikeutettu tie	4. suojatie ei liittymässä
Kaistamäärä (suunta1+suunta2)	+1				
Suojatien pinta					
Pinnan tasaisuus ja kunto		1. tasainen ja ehjä	2. jonkin verran epätasaisuutta tai vaurioita	3. runsaasti epätasaisuutta tai vaurioita	4. erittäin epätasainen tai vaurioitunut
Pintamateriaali		1. asfaltti	2. betonikivi tai -laatta	3. luonnonkivi	4. hiekka, sora, murske tai muu
Suojatiemerkintä					
Toteutettu erivärillä kiveyksellä		1. hyvin havaittavissa	2. heikosti havaittavissa		
Toteutettu maalauksella		1. hyvin havaittavissa	2. havaittavissa, mutta kulunut	3. heikosti havaittavissa	4. kulunut kokonaan tai puuttuu
Suojatien johdattavuus (merkitse päät A ja B karttaan)	Pää A	1. kohtisuoraan lähtevä	2. lievästi vino tai osittain pyörityksestä lähtevä	3. selvästi vino tai kokonaan pyörityksestä lähtevä ja ohjaava materiaalieroa	4. selvästi vino tai kokonaan pyörityksestä lähtevä, ei ohjaavaa materiaalieroa
	Pää B	1. kohtisuoraan lähtevä	2. lievästi vino tai osittain pyörityksestä lähtevä	3. selvästi vino tai kokonaan pyörityksestä lähtevä ja ohjaava materiaalieroa	4. selvästi vino tai kokonaan pyörityksestä lähtevä, ei ohjaavaa materiaalieroa
Liikennevalo					
Onko jalankulkijoille liikennevalo?		1. kyllä	2. ei		
Onko se varustettu äänimerkillä?		1. kyllä	2. ei		
Onko palonappi?		1. kyllä	2. ei		
Painonapin korkeus		1. 0,8-1,1 m	2. alle 0,8 m		4. yli 1,1 m
Pääseekö pyörätuolla painonapin viereen?		1. kyllä			4. ei
Suojatien leveys (m)	3				
Suojatiemerkkien sijainti					
Pää A	mitta a (m)		a) orota		
	mitta b (m)		b) kulikovälily		
Pää B	mitta a (m)				
	mitta b (m)				

Pää A: MERKKI PUUTTU!!

ST 2/2

Reunakivet							
Suojatien pää A: reunakivi	1. koko suojatien leveydel- tä reunakiveton	2. osittain reunakiveton	3. koko suojatien leveydel- tä reunakivellinen				
Reunakiven materiaali	1. ei reunakiveä	2. betonikivi	3. luonnonkivi	4. muu, mikä:		MURTOILTU ASFALTI	
Jalankulkukohdan reunakiven tai asfalttikynnyksen korkeus (a) f)	1. 3-4 cm	2. 1-2 cm <b>taikka</b> 5 cm tai enemmän, vieressä pyörätuulille soveltuva matalampi kohta	3. 0 cm	4. 5 cm tai enemmän, ei matalampaa kohtaa vieressä			
Jalakkäytävän nousu ajoradasta 30 cm:n etäisyydellä (b) f)	1. 5 cm ( <b>tasalle</b> )	2. 6-7 cm		4. 8 cm tai enemmän			
Suojatien pää B: reunakivi	1. koko suojatien leveydel- tä reunakiveton	2. osittain reunakiveton	3. koko suojatien leveydel- tä reunakivellinen				
Reunakiven materiaali	1. ei reunakiveä	2. betonikivi	3. luonnonkivi	4. muu, mikä:		MURTOILTU ASFALTI	
Jalankulkukohdan reunakiven tai asfalttikynnyksen korkeus (a) f)	1. 3,0-4,0 cm	2. 1-2 cm <b>taikka</b> 5 cm tai enemmän, vieressä pyörätuulille soveltuva matalampi kohta	3. 0 cm	4. 5 cm tai enemmän, ei matalampaa kohtaa vieressä			
Jalakkäytävän nousu ajoradasta 30 cm:n etäisyydellä (b) f)	1. 5 cm ( <b>tasalle</b> )	2. 6-7 cm		4. 8 cm tai enemmän			
Keskisaareke	1. on	2. ei					
Keskisaarekkeen odotustila	1. ajoradan tasossa, poik- keava pintamateriaali	2. ajoradasta reunakivellä korotettu	3. ajoradan tasossa, ei materiaalieroa				
Keskisaarekkeen leveys	1. yli 2 m		3. alle 2 m				
Keskisaarekkeen pää A: reunakivi	1. koko suojatien leveydel- tä reunakiveton	2. osittain reunakiveton	3. koko suojatien leveydel- tä reunakivellinen				
Reunakiven materiaali	1. ei reunakiveä	2. betonikivi	3. luonnonkivi	4. muu, mikä:			
Jalankulkukohdan reunakiven tai asfalttikynnyksen korkeus (a) f)	1. 3,0-4,0 cm	2. 1-2 cm <b>taikka</b> 5 cm tai enemmän, vieressä pyörätuulille soveltuva matalampi kohta	3. 0 cm	4. 5 cm tai enemmän, ei matalampaa kohtaa vieressä			
Jalakkäytävän nousu ajoradasta 30 cm:n etäisyydellä (b) f)	1. 5 cm	2. 6-7 cm		4. 8 cm tai enemmän			
Keskisaarekkeen pää B: reunakivi	1. koko suojatien leveydel- tä reunakiveton	2. osittain reunakiveton	3. koko suojatien leveydel- tä reunakivellinen				
Reunakiven materiaali	1. ei reunakiveä	2. betonikivi	3. luonnonkivi	4. muu, mikä:			
Jalankulkukohdan reunakiven tai asfalttikynnyksen korkeus (a) f)	1. 3,0-4,0 cm	2. 1-2 cm <b>taikka</b> 5 cm tai enemmän, vieressä pyörätuulille soveltuva matalampi kohta	3. 0 cm	4. 5 cm tai enemmän, ei matalampaa kohtaa vieressä			
Jalakkäytävän nousu ajoradasta 30 cm:n etäisyydellä (b) f)	1. 5 cm	2. 6-7 cm		4. 8 cm tai enemmän			
Muu puute, esim.: - väärällinen sijainti/ muu turvalli- suus- tai johdattavuusongelma - sijainti kulkuväylään nähden - liikennevalon ajoitus							

1) Mitattavat korkeuserot:





Linja-autopysäkillä lp9 (kuva 15, s. 24) ei matkustajille ole odotustilaa.

## Linja-autopysäkki

Kunta: Pernio

Kohde: lupajantie

Pvm: 180602/150503

Kartoittaja: W / AK

LP 1/2

Lomakkeen nro: LP 09

Liittyy lomakkeisiin:

Kartta nro:

Kuva nro:

OHJE: - merkitse mittaustulos ja ympäristö oikeaa luokkaa - yleistieto tummennettu	mittaus- tulos	hyvä, suositusten mukainen		huono, korjattava pikaisesti		Korjausehdotus, huomautus, (esim. valokuvan nro, vastuutaho)
		1	2	3	4	
Pysäkin (digistop-) tunnus						
Pysäkin liikenne						
Kulkeeko pysäkillä matalalatiibusseja?		1. kyllä	2. ei			
Onko pysäkki pikavuoropysäkki?		1. kyllä	2. ei			
Pysäkkityyppi		1.	2.	3.	4.	
Odotustila						
Onko odotustila?		1. on erillinen odotustila	2. kulkuväylä toimii odotustilana	3. on leveä päällystetty piennar (väh. 1 m)	4. ei ole	
Odotustilan pintamateriaali		1. asfaltti	2. betonikivi tai -laatta	3. luonnonkivi	4. hiekka/sora/murske tai muu	Kapea pääll. piennari vieressä jyrkässä nyrkissä.
Odotustilan sivukaltevuus		1. 1,0-2,5 % ajoradalta pois päin	2. 0-0,5 % tai yli 2,5 % ajoradalta pois päin	3. 0-2,5 % ajoradalle päin	4. yli 2,5 % ajoradalle päin	
Odotustilan leveys		1. 2,3 m tai enemmän	2. 1,8-2,2 m	3. 1,0-1,7 m	4. alle 1,0 m	
Odotustilan pinnan tasaisuus ja kunto		1. tasainen ja ehjä	2. jonkin verran epätasaisuutta tai vaurioita	3. runsaasti epätasaisuutta tai vaurioita	4. erittäin epätasainen tai vaurioitunut	
Onko odotustilan ajoradan puoleisessa reunassa varoitusrata?		1. reunakivi sekä väri- ja materiaalikontrasti	2. reunakivi sekä väri- ja materiaalikontrasti	3. pelkkä reunakivi	4. ei reunakiveä	
Reunakivikorkeus (ajoradan ja odotustilan tasoo)		1. yli 15 cm	2. 10-15 cm	3. alle 10 cm	4. ei tasooeroa	
Katos, kalusteet ja valaistus						
Onko katos?		1. on	2. ei ole			
Katokset seinämät		1. ei läpinäkyvä	2. läpinäkyvä, kaksi huomioraitaa (n.1,5 ja 1,1 m:n korkeudella)	3. läpinäkyvä, huomioraita väärällä korkeudella	4. läpinäkyvä, ei varoitettavia huomioraitoja tms.	
Katoksen ja ajoradan välinen etäisyys jos reunakivi		1. 2,25 m tai yli	2. 1-2,25 m		4. alle 1 m	
Mahtuuko pyörätuolilla sateen-suojaan? (85 cm*85 cm)?		1. kyllä, kokonaan	2. vain osittain	3. ei ollenkaan		
Katoksen korkeus		1. kokonaan yli 2,15 m		3. osittain alle 2,15 m	4. kokonaan alle 2,15 m	

LP 2/2

Onko penkki?	1. on, korkeus 40-60 cm	2. on, mutta matalampi	3. on, rikki tai muuten käyttökelvoton	4. ei ole	
Onko aikatauluinformaatiolle paikka?	1. kyllä	2. ei			
Pääseekö pyörätuolilla lukuetaisyysdelle aikatauluinformaatiosta?	1. kyllä pääsee			4. ei pääse	
Valaistus	1. pysäkillä erillinen valaisin	2. normaali katuvalaistus	3. ei valaistusta		
Kulku pysäkillä 1)					
Johtaako pysäkillä kevyen liikenteen kulkuväylä?	1. kyllä *	2. ei			
Onko pysäkin yhteydessä kevyen liikenteen ali- tai ylikulku?	1. kyllä	2. ei			
Liityntäpysäköinti					
Onko liityntäpysäköintiin varattu paikkoja?	1. kyllä	2. ei			
Invapaikkojen määrä					
Kaikkien autopaikkojen määrä					
Etäisyys pysäkillä (invapaikkojen, jos on, muuten tavallisten paikkojen)	1. alle 25 m	2. 25-50 m	3. yli 50 m tai tien toisella puolella		
Invapaikkojen mitoitus 2)	1. suositusten mukaisia		3. osa puutteellisia	4. kaikki puutteellisia	
Invapaikkojen merkintä	1. merkkiopaste ja maalaus	2. vain merkkiopaste	3. vain maalaus	4. ei merkintää	
Saattoliikenne					
Saattoliikennejärjestelyt	1. Erityinen saattoliikennejärjestely	2. muu saattoliikenteen käyttämä ajoradan ulkopuolinen tila	3. saattoliikenne käyttää pysäkkiä	4. saattoliikenteelle ei mahdollisuuksia (esim. pysäkki eritasoliittymässä)	

Muu puute, esim.:

- vaarallisen jyrkät luiskat/ojat
- pysäkin vaarallinen sijainti/ muu turvallisuusongelma
- epäselvä tilajärjestely
- pyöräpysäköinti kulkuesteenä
- pysäkitilan kunto ja siisteys
- lammikotumisoongelma
- roskakorin liian korkealla

\* Pysäkillä johtava väylä päättyy ennen pysäkkisyyvennyksiä.

1) Pysäkkiin liittyvien kulkuväylien ja ali- ja ylikulkujen ongelmat kartoitetaan erillisillä lomakkeilla

2) Invapaikkojen mitoitus suositus: leveys vähintään 3,6 m tai vähintään 2,4 jos vieressä vapaa kulkuväylä ja vapaa tila yhteensä 3,6 m, jolloin pysäköintipaikan ja kulkuväylän välinen reunakivikorkeus enintään 4 cm



Linja-autopysäkillä lp42 (kuva 16, s. 24) katos on liian matala ja pysäkillä ei johda kulkuväylää.

Linja-autopysäkki		Kohde: <u>Lupajantie</u>		Pvm: <u>180602/150503</u>	Kartoittaja: <u>LU/AR</u>	LP 1/2
Lomakkeen nro: LP <u>42</u>		Liittyy lomakkeisiin:		Kartta nro:	Kuva nro:	
<b>OHJE:</b> - merkitse mittaus- ja ympäristö oikea luokka - yleistieto tummennettu						
	mittaus- tulos	hyvä, suositusten mukainen			huono, korjattava pikaisesti	Korjaus ehdotus, huomautus, (esim. valokuvan nro, vastuutaho)
		1	2	3	4	
<b>Pysäkin (digistop-) tunnus</b>						
<b>Pysäkin liikenne</b>						
Kulkeeko pysäkillä matalalattiasseja?		1. kyllä	2. ei			
Onko pysäkki pikavuoropysäkki?		1. kyllä	2. ei			
<b>Pysäkkityyppi</b>		1.	2.	3.	4.	
<b>Odotustila</b>						
Onko odotustila?		1. on erillinen odotustila	2. kulkuväylä toimii odotustilana	3. on leveä päällystetty piennar (väh. 1 m)	4. ei ole	
Odotustilan pintamateriaali		1. asfaltti	2. betonikivi tai -laatta	3. luonnonkivi	4. hiekka/sora/murske tai muu	
Odotustilan sivukaltevuus	<u>5%</u>	1. 1,0-2,5 % ajoradalta pois päin	2. 0-0,5 % tai yli 2,5 % ajoradalta pois päin	3. 0-2,5 % ajoradalle päin	4. yli 2,5 % ajoradalle päin	
Odotustilan leveys	<u>2 m</u>	1. 2,3 m tai enemmän	2. 1,8-2,2 m	3. 1,0-1,7 m	4. alle 1,0 m	
Odotustilan pinnan tasaisuus ja kunto		1. tasainen ja ehjä	2. jonkin verran epätasaisuutta tai vaurioita	3. runsaasti epätasaisuutta tai vaurioita	4. erittäin epätasainen tai vaurioitunut	
Onko odotustilan ajoradan puoleisessa reunassa varoitusta?		1. reunakivi sekä väri- ja materiaalikонтрасти	2. reunakivi sekä väri-contrasti	3. pelkkä reunakivi	4. ei reunakiveä	
Reunakivikorkeus (ajoradan ja odotustilan tasooero)		1. yli 15 cm	2. 10-15 cm	3. alle 10 cm	4. ei tasooeroa	<u>4.2 cm ASFALTIIN REUNAKIVI</u>
<b>Katos, kalusteet ja valaistus</b>						
Onko katos?		1. on	2. ei ole			
Katokset seinämät		1. ei läpinäkyvä	2. läpinäkyvä, kaksi huomioraitaa (n.1,5 ja 1,1 m:n korkeudella)	3. läpinäkyvä, huomioraita väärällä korkeudella	4. läpinäkyvä, ei varoitettavia huomioraitoja tms.	
Katoksen ja ajoradan välinen etäisyys jos reunakivi		1. 2,25 m tai yli	2. 1-2,25 m		4. alle 1 m	
Mahtuuko pyörätuolilla sateen suojaan? (85 cm*85 cm)?		1. kyllä, kokonaan	2. vain osittain	3. ei ollenkaan		
Katoksen korkeus	<u>2,08 m</u>	1. kokonaan yli 2,15 m		3. osittain alle 2,15 m	4. kokonaan alle 2,15 m	

= katoksen etureunan korkeus

LP 2/2

Onko penkki?	1. on, korkeus 40-60 cm	2. on, mutta matalampi	3. on, rikki tai muuten käyttökelvoton	4. ei ole	
Onko aikatauluinformaatiolle paikka?	1. kyllä	2. ei			
Pääseekö pyörätuolilla lukuetaisytydelle aikatauluinformaatiosta?	1. kyllä pääsee			4. ei pääse	
Valaistus	1. pysäkillä erillinen valaisin	2. normaali katuvalaistus	3. ei valaistusta		
<b>Kulku pysäkillä 1)</b>					
Johtaako pysäkillä kevyen liikenteen kulkuväylä?	1. kyllä	2. ei			
Onko pysäkin yhteydessä kevyen liikenteen ali- tai ylikulku?	1. kyllä	2. ei			
<b>Liityntäpysäköinti</b>					
Onko liityntäpysäköintiin varattu paikkoja?	1. kyllä	2. ei			
Inვაpaikkojen määrä					
Kaikkien autopaikkojen määrä					
Etäisyys pysäkillä (invapaikkojen, jos on, muuten tavallisten paikkojen)	1. alle 25 m	2. 25-50 m	3. yli 50 m tai tien toisella puolella		
Inვაpaikkojen mitoitus 2)	1. suositusten mukaisia		3. osa puutteellisia	4. kaikki puutteellisia	
Inვაpaikkojen merkintä	1. merkkiopaste ja maalaus	2. vain merkkiopaste	3. vain maalaus	4. ei merkintää	
<b>Saattoliikenne</b>					
Saattoliikennejärjestelyt	1. Eriytynyt saattoliikennejärjestely	2. muu saattoliikenteen käyttämä ajoradan ulkopuolinen tila	3. saattoliikenne käyttää pysäkkiä	4. saattoliikenteelle ei mahdollisuuksia (esim. pysäkki eritasoliittymässä)	
<b>Muu puute, esim.:</b>					
- vaarallisen jyrkät luiskat/ojat					
- pysäkin vaarallinen sijainti/ muu turvallisuusongelma					
- epäselvä tilajärjestely					
- pyöräpysäköinti kulkuesteenä					
- pysäkkitalan kunto ja siisteys					
- lammikotumisoingelma					
- roskakorin liian korkealla					

1) Pysäkkiin liittyvien kulkuväylien ja ali- ja ylikulkujen ongelmat kartoitetaan erillisillä lomakkeilla

2) Inვაpaikkojen mitoitus suositus: leveys vähintään 3,6 m tai vähintään 2,4 jos vieressä vapaa kulkuväylä ja vapaa tila yhteensä 3,6 m, jolloin pysäköintipaikan ja kulkuväylän välinen reunakivikorkeus enintään 4 cm

Kulkuväylän ongelmat –lomakkeelle merkitään vain ongelmakohta. Alla olevalle ku 34-kohteessa ongelmana on ollut kulkuväylän reunassa oleva jyrkkä peng. (kuva 14, s.23).

Kulkuväylän ongelmat (kartoitetaan vain ongelmakohteet)						KU 1/2
Kunta: Pernio	Kohde: Luperiäntie	Pvm: 180602/158503	Kartoittaja: W / AK			
Lomakkeen nro: KU 34	Liittyy lomakkeisiin:	Kartta nro:	Kuva nro:			
<b>OHJE:</b> - Merkitse mittaustulos ja ympäristö oikea luokkaan - Yleistieto tummennettu - Täytetään vain ongelmakohta ja siihen liittyvät kysymykset: (suluissa kursivilla) olevaa tietoa ei tarvitse kartoittaa						
<b>mittaustulos</b>	<b>hyvä, suositusten mukainen</b>	<b>huono, korjattava pikaisesti</b>	<b>Korjausehdotus, huomautus, (esim. valokuvan nro, vastuutaho)</b>			
	1	2	3	4		
<b>Liian jyrkkä mäki</b>						
Liian jyrkkä pituuskaltevuus (1%:n tarkkuus)	(1. 6 % tai alle)	2. 7-8 %	3. 9-10 %	4. 11 % tai enemmän		
Liian jyrkän osuuden (yli 6 %) pituus (m)						
Onko vaihtoehtoinen reitti jyrkälle osuudelle?	1. kyllä		3. ei			
<b>Epätasainen pinta</b>						
Pinnan tasaisuus ja kunto	(1. tasainen ja ehjä)	(2. jonkin verran epätasaisuutta tai vaurioita)	3. runsaasti epätasaisuutta tai vaurioita	4. erittäin epätasainen tai vaurioitunut		
Pintamateriaali	1. asfaltti	2. betonikivi tai -laatta	3. luonnonkivi	4. hiekka/sora/murske tai muu		
<b>Liian kapea väylä</b>						
Kapean osuuden leveys (koko väylä)	(1. yli 2,5 m)	2. 1,8-2,5 m	3. 1,2-1,7 m	4. alle 1,2 m		
Kapean osuuden pituus (m)						
Väylätyyppi liian kapeassa kohdassa	1. jk+pp erotettu selvällä materiaalierolla	2. jk+pp erotettu maalauksella	3. yhdistetty jk+pp	4. vain jalankulku		
Kapeuden syy (vapaa vastaus)						
<b>Liian jyrkkä sivukaltevuus</b>						
Liian jyrkkä sivukaltevuus (yli 1 m leveydellä) (0,5%:n tarkkuus)	(1. 1,0-2,5 %)	2. 3-3,5 % tai 0-0,5 %	3. 4,0-4,5 %	4. 5 % tai enemmän		
Liian jyrkän osuuden pituus						
KU 2/2						
<b>Johdattavuus</b>						
Kulkuväylä ajoradan vieressä (ei viherkaistaa tms. välikäistää)	ajoradan reunassa vaarottava ja ohjaava materiaali- ja kontrastivyöhyke (1. )	(2. vain reunakivi)	3. ei tasoeroa, materiaali-ero	4. ei tasoeroa, ei materiaali-eroa (esim. vain maalaus)		
<b>Muu puute, esim.:</b> - puuttuva suojatie - yhteyspuutteet - epäjatkuvuuskohdat - sadevesikourut jalkakäytävän poikki: syvyys, leveys, lkm (jakso) - merkittävät lammikoitumis-kohteet - haittaavan korkea/matala kaivonkansi tms. - yksittäinen porras tms. tasoero - kulkuväylän korkeus (vapaa korkeus alle 2,2 m) - jyrkkä tasoero (kaide, muuri puuttuu) - penkin tarve levähtämistä varten esim. mäki, tärkeä yhteys	HETI VÄYLÄN REUNASSA JYRKÄ SORA PENGERTONLLE. NÄKÖVAMMA-SELLE VAARALLINEN.					



Erveläntien jyrkkä mäki on merkitty kulkuväylän ongelmaksi ku 52 (kuva 12, s.22).

KU 1/2

**Kulkuväylän ongelmat (kartoitetaan vain ongelmakohteet)**

Kunta: Pernio Kohde: Erveläntie Pvm: 180602/150503 Kartoittaja: LV / AK

Lomakkeen nro: KU 52 Liittyy lomakkeisiin: Kartta nro: Kuva nro:

**OHJE:**

- Merkitse mittaustulos ja ympyröi oikea luokka
- Yleistieto tummennettu
- Täytetään vain ongelmakohta ja siihen liittyvät kysymykset: (sulussa kursivilla) olevaa tietoa ei tarvitse kartoittaa

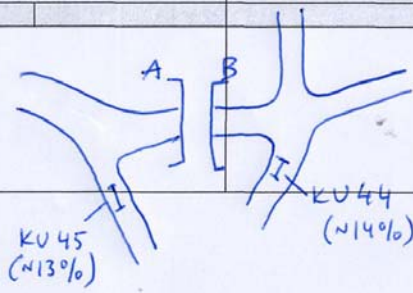
mittaus- tulos	hyvä, suositusten mukainen	huono, korjattava pikaisesti	Korjausehdotus, huomautus, (esim. valokuvan nro, vastuutaho)
	1	2	3
<b>Liian jyrkkä mäki</b>			
Liian jyrkkä pituuskaltevuus (1%:n tarkkuus)	5-6° 29-11% (1. 6 % tai alle)	2. 7-8 %	3. 9-10 % 4. 11 % tai enemmän
Liian jyrkän osuuden (yli 6 %) pituus (m)	300m		
Onko vaihtoehtoinen reitti jyrkälle osuudelle?	1. kyllä	3. ei	
<b>Epätasainen pinta</b>			
Pinnan tasaisuus ja kunto	(1. tasainen ja ehjä)	(2. jonkin verran epätasaisuutta tai vaurioita)	3. runsaasti epätasaisuutta tai vaurioita 4. erittäin epätasainen tai vaurioitunut
Pintamateriaali	1. asfaltti	2. betonikivi tai -laatta	3. luonnonkivi 4. hiekka/sora/murske tai muu
<b>Liian kapea väylä</b>			
Kapean osuuden leveys (ko-ko väylä)	(1. yli 2,5 m)	2. 1,8-2,5 m	3. 1,2-1,7 m 4. alle 1,2 m
Kapean osuuden pituus (m)			
Väylätyyppi liian kapeassa kohdassa	1. jk+pp erotettu selvällä materiaaalierolla	2. jk+pp erotettu maalauksella	3. yhdistetty jk+pp 4. vain jalankulku
Kapeuden syy (vapaa vastaus)			
<b>Liian jyrkkä sivukaltevuus</b>			
Liian jyrkkä sivukaltevuus (yli 1 m leveydellä) (0,5%:n tarkkuus)	N5% (1. 1,0-2,5 %)	2. 3-3,5 % tai 0-0,5 %	3. 4,0-4,5 % 4. 5% tai enemmän
Liian jyrkän osuuden pituus			

KU 2/2

Johdattavuus	1. ajoradan reunassa va- roitava ja ohjaava ma- teriaali- ja kontrasti- vyöhyke	2. vain reunakivi	3. ei tasoeroa, materiaa- liero	4. ei tasoeroa, ei mate- riaalieroa (esim. vain maalauk)
Kulkuväylä ajoradan vieressä (ei viherkaistaa tms. välikais- taa)				
<b>Muu puute, esim.:</b>				
<ul style="list-style-type: none"> <li>- puuttuva suojatie</li> <li>- yhteyspuutteet</li> <li>- epäjatkuvuuskohtat</li> <li>- sadevesikourut jalkakäy- tävän poikki: syvyys, leve- ys, lkm (/jakso)</li> <li>- merkittävät lammikoitumis- kohteet</li> <li>- haittaavan korkea/matala kaivonkansi tms.</li> <li>- yksittäinen porras tms.</li> <li>- tasoero</li> <li>- kulkuväylän korkeus (va- paa korkeus alle 2,2 m)</li> <li>- jyrkkä tasoero (kaide, muuri puuttuu)</li> <li>- penkin tarve levähtämistä varten esim. mäki, tärkeä yhteys</li> </ul>				



Alikulkukäytävän lomake ay 44 (kuvat 17-18, s.25). Alikulkuun johtavat väylät on piirretty lomakkeelle ja niiden liian jyrkät pituuskaltevuudet merkitty piirrokseen. Liian jyrkistä väylistä on täytetty omat Kulkuväylän ongelmat – lomakkeet (ku 45 ja ku 46)

Ali- ja ylikulkujen ongelmat		Kunta: <u>Perniö</u>	Kohde: <u>Haarlautie</u>	Pvm: <u>180602/150503</u>	Kartoittaja: <u>LV / AK</u>	
Lomakkeen nro: <u>AY 44</u>		Liittyy lomakkeisiin:		Kartta nro:	Kuva nro:	
<b>OHJE:</b> - Merkitse <u>mittaus</u> tulos ja ympyröi oikea luokka - Yleistieto tummennettu	<b>mittaus-</b> <b>tulos</b>	<b>hyvä, suositusten mukainen</b>			<b>huono, korjattava pikaisesti</b>	<b>Korjaus ehdotus, huomautus, (esim. valokuvan nro, vastuutaho)</b>
		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	
<b>Mitoitus</b>						
Ali- tai ylikulun leveys	<u>4.0 m</u>	1. yli 2,5 m	2. 1,8-2,5 m	3. 1,2-1,7 m	4. alle 1,2 m	
Ali- tai ylikulun korkeus	<u>2.5 m</u>	1. korkeus yli 2,8 m koko väylän leveydeltä	2. 2,2 m - 2,8 m koko väylän leveydeltä	3. väylän keskellä (yli 0,5 m reunasta) korkeus vähintään 2,2 m	4. matalampi	
<b>Epätasainen pinta</b>						
Pinnan tasaisuus ja kunto		1. tasainen ja ehjä	2. jonkin verran epätasaisuutta tai vaurioita	3. runsaasti epätasaisuutta tai vaurioita	4. erittäin epätasainen tai vaurioitunut	
Pintamateriaali		1. asfaltti	2. betonikivi tai -laatta	3. luonnonkivi	4. hiekka/sora/murske tai muu	
<b>Liian jyrkkä sivukaltevuus</b>						
Liian jyrkkä sivukaltevuus (mitataan väylän keskeltä, 0,5%:n tarkkuus)		1. 1,0-2,5 %	2. 3-3,5 % tai 0-0,5 %	3. 4,0-4,5 %	4. 5% tai enemmän	
Liian jyrkän osuuden pituus						
<b>Näkemät</b>						
L <sub>1</sub> = alikulun suun etäisyys risteävästä kulkuväylästä	Pää A <u>14</u> Pää B <u>7</u>	1. 20 m tai yli	2. 15-19 m	3. 12-14 m	4. alle 12 m	
L <sub>2</sub> = näkemäetäisyys	Pää A <u>12</u> Pää B <u>6</u>	1. 20 m tai yli	2. 15-19 m	3. 12-14 m	4. alle 12 m	
Mikä on näkemäesteenä?		1. kyllä	2. ei			
Onko peili?		1. kyllä	2. ei			
<b>Muu puute, esim.:</b> - merkittävät lammikoitumiskohteet - liian heikko valaistus - sosiaalisesti turvattoman oloinen - haittaavan korkea/matala kaivonkansi tms.	<p>Pää B: Risteävää liikennettä ei juurikaan ole</p> 					

• Ali- ja ylikulkujen yhteydessä olevat portaat ja kulkuväylien ongelmat kartoitetaan erillisille lomakkeille.



### LIITE 3: KOONTILOMAKKEET

- Kulkuväylän ongelmat sivu 2/8
- Suojatiet (2 sivua) sivut 3-4/8
- Linja-autopysäkit (2 sivua) sivut 5-6/8
- Ali- ja ylikulkujen ongelmat sivu 7/8

Tiedot				Liian jyrkkä mäki			Epätas.		Liian kapea väylä				Jyrkkä sivukalt.			Johdat.	Lisätietoa	
Kartta nro:		Tieosa	Etäisyys alkupisteestä	Kuvanro / -tiedoston nimi:		liian jyrkkä pituuskaltevuus	liian jyrkän osuuden (yli 6 %) pituus (m)	Onko vaihtoehtoinen reitti?	pinnan tasaisuus ja kunto	pintamateriaali	kapean osuuden leveys (koko väylä)	kapean osuuden pituus (m)	väylätyyppi	liian jyrkkä sivukaltevuus	liian jyrkän osuuden pituus	kulkuväylä ajoradan vieressä	1. Kapeuden syy 2. Muu puute 3. Kommentit 4. Liittyy lomakkeisiin 5. Ongelman vastuutaho	
						%	aste	1-4	m	1-4	1-4	m	1-3	%	aste	1-4	m	1-4
KU	5															1-4		2. Tonttiliittymä katkaisee jkpp-tien (olisiko suojatie maalaus tarpeen?)
KU	12	3/4																2. Tonttiliittymä katkaisee jkpp-tien (olisiko suojatie maalaus tarpeen?)
KU	14	3/4		K12		10	5,5	3	8	3								1. Kapea jalkakäytävä A-asteojentien varressa
KU	16	3/4	3/4	K13		11	6	4	50	1		3	50	4				2. Tonttiliittymä katkaisee jkpp-tien (olisiko suojatie maalaus tarpeen?)
KU	18	3/3																1. Kapea jalkakäytävä A-asteojentien varressa
KU	24	3/3		K22														2. Tonttiliittymä katkaisee jkpp-tien (olisiko suojatie maalaus tarpeen?)
KU	27	3/3								3	2							2. Silian kaide liian lyhyt
KU	34	3/3		K34														2. Heti väylän vieressä jyrkkä sorapenger
KU	36	3/3		K36		10		3										2. Väylä loppuu valtatie pientareelle 2. vaihtoehtoinen reitti ABC:n pihan läpi
KU	45	3/6		K40, K43		14	8	4	20	1								2. Väylä loppuu valtatie pientareelle 2. vaihtoehtoinen reitti ABC:n pihan läpi
KU	46	3/6				13	7,5	4	20	1								2. Väylä loppuu valtatie pientareelle 2. vaihtoehtoinen reitti ABC:n pihan läpi
KU	52	3/7		K50, K51		10	5,5	3	300	3								Erveläntien pitkä mäki. Penkkejä voisi lisätä puolimatkalle. Sivukaltevuus ongelma paikoitellen.

**Kuvatedoston nimi:**

[illegible]

[illegible]

Linja-autopysäkki

Kunta: Perniö

Pvm: 18.6.02 / 15.5.03

Kohde: Perniön kuntakeskus

Kartoittaja Linea Konsultit Oy

Kuvatiedoston nimi:

Tiedot	Kuvanro / -tiedoston nimi:	Pysäkin (digistop-) tunnus	P. liikenne	Pysäkki	Odotustila	Sivukaltevuus	Odotustilan leveys	Pinnan tasaisuus ja kunto	Onko varoitusraitia?	Reunakivikorkeus	Onko katos?	Katoksen seinämät	Katoksen ja ajoradan välinen etäisyys	Mahtuuko pyörätuolilla sateensuojaan?	Katoksen korkeus	Onko penkki?	Onko aikatauluinfomaatiolle paikka?	Pääseekö pyörätuolilla lukuetaisyydelle	Valaistus
LP 4	3/5		1-2	1-4	1-4	aste	m	1-4	1-4	cm	1-2	1-4	m	1,2,4	m	1,3,4	1-4	1,4	1-3
			2	3	2	3		1	3	13	2								
LP 6	3/5		2	1	4	2		4	4	4	2								
LP 9	3/4		2	1	4	2		4	4	4	2								
LP 11	3/4		2	3	2	3		1	3	2	2								
LP 19	3/3		2	3	2	3		1	3	2	2								
LP 20	3/3		2	3	1	2	2,1	2	3	2	2								
LP 39	3/3		2	3	2	3		1	3	2	2								
LP 40	3/3		2	3	1	3	2,5	1	3	2	1	1	2,2	1		3	1	2	2
LP 42	3/2		2	1	1	4	2	2	2	4	1	1		1		4	1	2	2
LP 43			2	3	2	3		1	4	4	2								

Linja-autopysäkki, jatkoa

Lomake nro:		Kulku pysäk.		Liityntäpysäköinti		Lisätietoa	
LP 4	1-2	1-2	1-2	1-2	1-3	saattoliikennejärjestelyt	1. Muu puute 2. Kommentit 3. Liittyi lomakkeisiin 4. Ongelman vastuutaho
	1	2	2	2	m		
LP 6	1-2	1-2	1-2	1-2	1-3	saattoliikennejärjestelyt	1. Kevyen liikenteen väylä loppuu ennen pysäkkisyvennystä, minkä jälkeen kulku pysäkillä pitkin nurmipiennarta, joka toimii myös "odotustilana".
	1	2	2	2	m		
LP 9	1-2	1-2	1-2	1-2	1-3	saattoliikennejärjestelyt	1. Kevyen liikenteen väylä loppuu ennen pysäkkisyvennystä, minkä jälkeen kulku pysäkillä pitkin nurmipiennarta, joka toimii myös "odotustilana".
	1	2	2	2	m		
LP 11	1	2	2	2	1	3	
LP 19	1	2	1	1	1	3	
LP 20	1	2	1	1	1	3	
LP 39	1	2	2	2		3	
LP 40	1	2	2	2		3	
LP 42	2	2	2	2		3	1. KVL-väylä puuttuu
LP 43	1	2	2	2		3	1. Pysäkkimerkki puuttuu



Ali- ja ylikulujen ongelmat

Kunta: Perniö

Pvm: 18.6.02 / 15.5.03

Kohde: Perniön kuntakeskus

Kartoittaja Linea Konsultit Oy

Kuvatiedoston nimi:

Tiedot	Lomake nro:		Kartta nro:		Tieosa		Etäisyys alkupisteestä		Kuvanro / -tiedoston nimi:		Mitoitus	ali- ja ylikulun leveys		ali- ja ylikulun korkeus		pinnan tasaisuus ja kunto		pintamateriaali		liian jäykkä sivukaltevuus		liian jyrkän osuuden pituus		Näkemät alkulun suun etäisyys risteävästä kulkuväylästä (L-1)		näkemäetäisyys (L-2)		onko peili?		Lisätietoa											
AY	44										m	1-4	4	m	2,5	m	1-4	1	1-4	1	%	aste	1-4	m	Pää A	1-4	m	14	3	m	1-4	Pää B	1-4	m	1-4	3	6	4	2	1. Mikä on näkemäesteenä? 2. Muu puute 3. Kommentit 4. Liittyy lomakkeisiin 5. Ongelman vastuutaho	





